AEREI

Mensile di Attualità e Tecnica modellistica - Delta Editrice - Parma - Anno V - N. 9 Settembre 1984
SPED. IN ABBONAMENTO POSTALE GRUPPO III/70 - AUT.PT RE - **LIRE 3.500**

MODELLISMO

C-130B dell' U.S. COAST GUARD

MiG-15

Sd. Kfz. 253

Un Sd. Kfz. 253 di un reparto sconosciuto in Russia nel 1942

PRONTI

VOLUMI DELTA

DUE VOLUMI DA NON PERDERE

LUFTWAFFE 1939 - 1945

- I reparti
- Le operazioni su tutti i fronti
- Si fa luce su episodi controversi
- Con cartine e fotografie

Per la prima volta in lingua italiana

Lire 14.000

TECNICA DELLE MODERNE COSTRUZIONI AERONAUTICHE

Per sapere tutto sugli aeroplani: il più aggiornato volume sull'argomento

- Come si progetta un aeroplano
- Aerodinamica
- Materiali
- Tecniche costruttive
- Motori
- Avionica
- Gli impianti di bordo
- Le ultime concezioni
- Completo con indice analitico con 400 voci

Lire 12.500

Ordinateli con la solita cedola all'interno della rivista

AEREI MODELLISMO

Anno V - N. 9 Settembre 1984

In redazione
Corrado Barbieri
Paul Russell
Luciana Vargas

DELTA EDITRICE

© DELTA EDITRICE s.n.c.

DELTA Editrice s.n.c.
Casella Postale 409
Borgo Regale, 21 - 43100 PARMA
Telefono (0521) 27883
Telex 53098 PP PRI DELTA

Concessionaria per la distribuzione in Italia: SO.DI.P. s.r.l. di Angelo Patuzzi, via Zuretti 25, 21125 MILANO - Via A. Serpieri 11/5, 00197 ROMA.
Concessionaria per la distribuzione all'estero Messaggerie Internazionali - Via Calabria 23, 20090 Fizzonasco di Pieve Emanuele (MI).
Spedizione in abbonamento postale Gruppo III/70 - Abbonamento annuale (11 numeri): Italia L. 29.800 – Estero L. 36.000 – Copie arretrate L. 4.500. I versamenti si effettuano sul conto corrente post. 00165431 intestato a Delta editrice s.n.c. di Manici M. Grazia e C., 43100 Parma.

Direttore Responsabile
Corrado Barbieri

Pubblicazione mensile registrata presso il Tribunale di Parma in data 7 dicembre 1979 con il N. 608.

I manoscritti e le fotografie anche se non pubblicati non si restituiscono.

Fotocomposizione: «La Linotipo» Parma

Stampato in offset presso la
Poligrafici Luigi Parma spa
Bologna

Abbonamenti: l'IVA è a carico dell'Editore, non detraibile dall'abbonamento. Non si rilasciano fatture (norma D.M. 28/12/72 art. 1, comma 1). Chi desidera una ricevuta separata deve aggiungere L. 500 per bollo.

Indice

Mosquito
di Richard J. Caruana Pag. 4

C-130 Hercules dell'U.S. Coast Guard
di Sergio Bottaro Pag. 12

C-130 Hercules in Italia
di Sergio Bottaro Pag. 17

Indice Aerei Modellismo 1983 Pag. 24

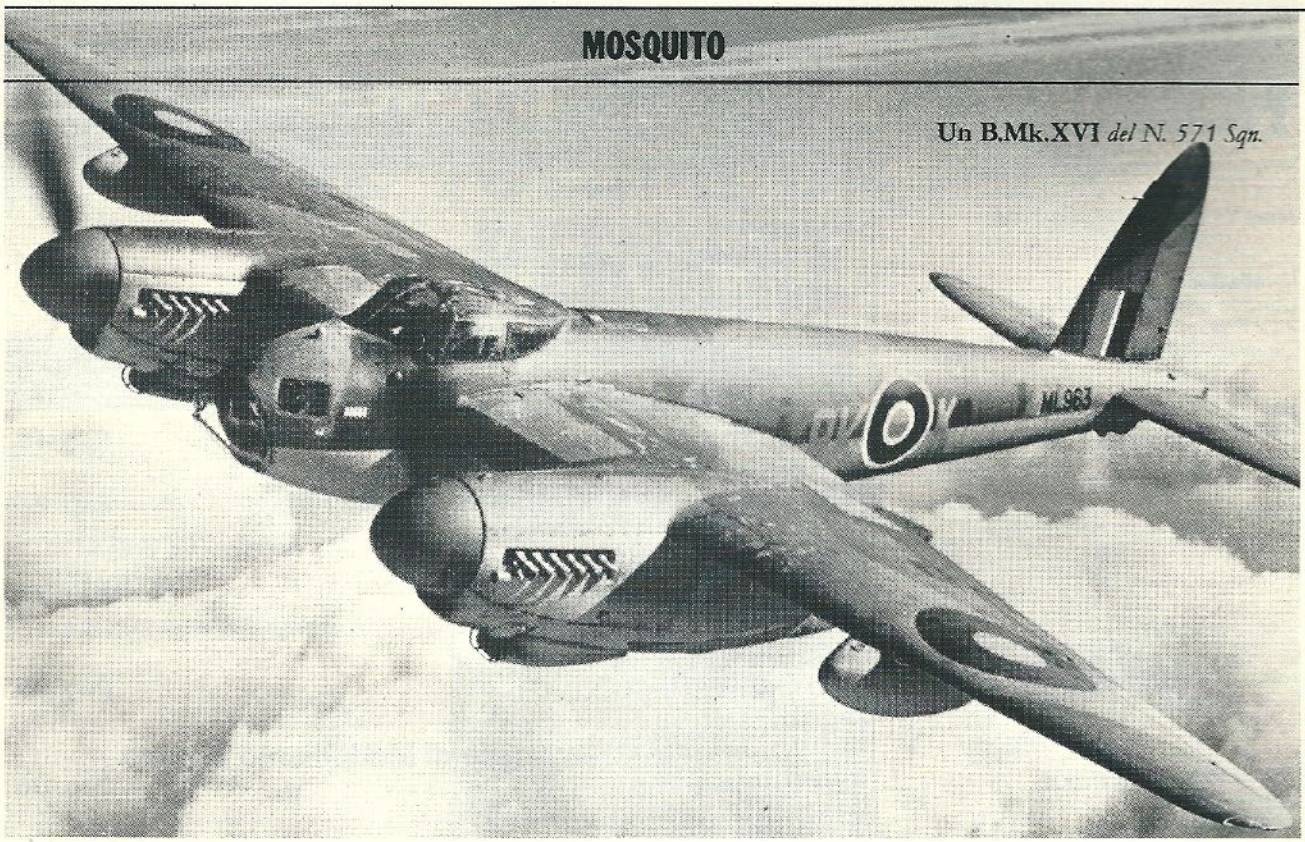
MiG-15 Fagot e Midget
di Luca Chistè e Aldo Zanfi Pag. 26

Recensioni libri
di Gianpiero Piva Pag. 35

7° Concorso Cremonese di Modellismo Statico
di Gianpiero Piva Pag. 36

Sd. Kfz. 253
di Andrea Tallillo Pag. 38

Annunci Pag. 43



Un B.Mk.XVI *del N. 571 Sqn.*

MOSQUITO

di Richard J. Caruana

Il De Havilland «Wooden Wonder» è nato ufficialmente nei giorni bui del 1939-'40. Questo aereo era il risultato di un rivoluzionario modo di pensare che traeva le sue origini fin dal 1938 e il Mosquito era destinato a divenire il bombardiere leggendario della Seconda Guerra Mondiale. A parte il fatto che era quasi completamente realizzato in legno, la più rivoluzionaria fra le idee dei suoi progettisti consisteva nel fatto che la sua unica difesa doveva consistere nell'essere più veloce dei caccia avversari.

A partire dall'ottobre 1938 i responsabili della De Havilland avevano preso la decisione che non solo il loro nuovo bombardiere doveva superare la velocità di 640 km/h, ma doveva anche essere realizzato completamente in legno. La ditta aveva una notevole esperienza nel settore delle costruzioni

Equivalenti del Federal Standard

Ocean Grey	36187
Dark Green	34079
Medium Sea Grey	36270
Sky	34424
P.R. Blue	35164
Ident Red	30109
Ident Blue	35044
Ident Yellow	33538

Didascalie dei profili nella pagina di fronte.

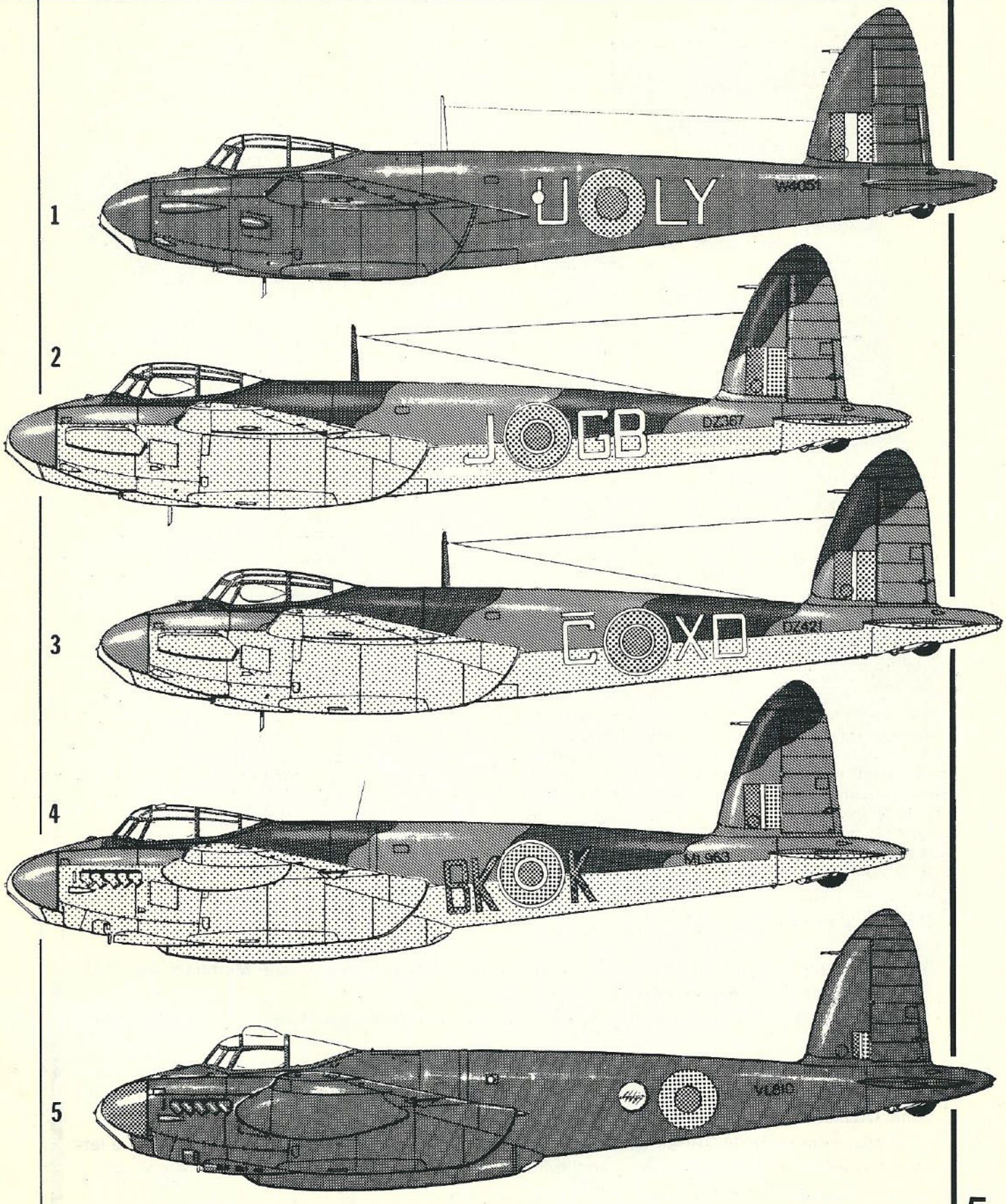
1 P.R.Mk 1-W4051 del n. 1 PRU nel luglio del 1941, in P.R. Blue con coccarde del tipo «B» e numeri di codice in Sky.

2 B.Mk.IV Series II-DZ 367, J-GB del n. 105 Sqn, nel 1942. Nella parte superiore Ocean Gray e Dark Green e nella parte inferiore Medium Sea Grey. Numeri di codice in Sky.

3 B.Mk.IV Series II-DZ421, G-XD del n. 139 Sqn. nel 1942. Colorazione come profilo n. 2.

4 B.Mk.XVI-ML-963, MK-K del n. 571 Sqn nel 1944, in Ocean Grey, Dark Green e Medium Grey. Lettere di codice in Red.

5 P.R.34 poco dopo la fine della guerra, P.R.Blue con ogive rosse e fin flash di dimensioni ridotte.


1
JOLY
W4051
2
JOGB
DZ367
3
COXD
DZ421
4
BKOK
VL963
5
VL810

lignee e disponeva del macchinario necessario. Vi erano poi delle altre valide ragioni per questa scelta ma la principale consisteva nel fatto che le industrie produttrici di leghe leggere stavano ormai lavorando al limite massimo delle loro possibilità e, in tempi successivi, sarebbe stato loro richiesto uno sforzo ancor maggiore. Questo avrebbe avuto come conseguenza un ritardo nella costruzione e nel periodo di sperimentazione in volo.

Fu solo dopo lo scoppio delle ostilità nel 1939 che l'idea di un bombardiere completamente disarmato iniziò prendere consistenza negli ambienti ufficiali e fu all'inizio del 1940 che il Ministero dell'Aria emise la specifica B.1/40 che richiedeva un carico bellico di 454 kg ed un'autonomia di 2400 km. Nel marzo del 1940 la De Havilland ricevette un primo ordine per una serie iniziale di 50 aerei. Pur tuttavia il futuro di questo aereo era ancora incerto dato che si trattava di un settore nel quale le esperienze erano scarse e pertanto gli sforzi maggiori erano riservati ai settori meglio conosciuti.

Il primo prototipo del Mosquito volò per la prima volta nel novembre 1940 propulso da due motori Roll-Royce Merlin 21. Questo volo ebbe un tale successo e l'aereo si dimostrò così versatile che l'interesse riposto in esso come bombardiere fu ben presto superato da quello di riuscire a ricavarne una versione da caccia: per questa ragione l'ordine iniziale venne tramutato da 50 bombardieri in 20 bombardieri e 30 caccia. Un fatto non sufficientemente riconosciuto consiste nel fatto che il primo volo ebbe luogo a soli 11 mesi meno 4 giorni dal momento dell'inizio del lavoro di progettazione di dettaglio e, a dispetto dei ripetuti bombardamenti germanici, uno dei quali colpì Hatfield con quattro bombe che uccisero 21 persone e distrussero un'officina per la lavorazione delle lamiere metalliche con ben l'80% di tutto il materiale già approntato per il Mosquito.

Il prototipo venne realizzato in un piccolo hangar costruito a Salisbury Hall e camuffato come un granaio. Il prototipo della versione da bombardamento fu completato e consegnato per le valutazioni ufficiali nel febbraio 1941, e almeno un anno di tempo era stato risparmiato grazie alla sua cellula lignea nei confronti di quella metallica. A partire dal luglio di quell'anno la confidenza nel Mosquito era ormai totale e i produttori dovevano far fronte a programmi di produzione che eccedevano le proporzioni di qualsiasi altro progetto precedente. Nel frattempo ulteriori cambiamenti erano stati apportati all'originale ordine per cinquanta aerei. Ora venivano richiesti trenta caccia, dieci fotoricognitori e solo dieci bombardieri. I bombardieri (Mosquito IV) furono consegnati alla RAF a partire dalla primavera del 1942 e la prima azione sul territorio nemico ebbe luogo il 31 maggio 1942 quando quattro Mosquito B.IV appartenenti allo Squadron No.105 eseguirono un attacco velocissimo su Colonia. Con l'entrata in servizio del Mosquito si rese necessario elaborare delle tattiche speciali. Si ebbe la prova che il nuovo bombardiere era in grado di surclassare gli intercettatori avversari e poteva essere spedito in missioni diurne su lunghe distanze sopra il territorio avversario assicurando così un elevato grado di accuratezza nel bombardamento. Il «Mossie» divenne rapidamente celebre per i suoi raid fra i quali va menzionato quello che vide gli aerei dello Squadron No.105 effettuare una missione diurna a bassa quota sul Quartier Generale della Gestapo di Oslo interrompendo una parata ufficiale che veniva preparata per la venuta di Goering. Questa missione fece talmente irritare il Reichmarschall da fargli ordinare che venissero sviluppate tattiche speciali atte a contrastare i Mosquito; queste ebbero tuttavia scarsi effetti pratici, tanto che uno speciale Jagdgruppe formato per combattere i Mosquito venne disciolto nell'autunno del 1943 senza essere riuscito ad ottenere nemmeno una sola vittoria.

Lo Squadron No.139 (Jamaica) divenne operativo nel corso dell'inverno 1942/'43 ed insieme con il No.105 divenne padrone delle tecniche di bombardamento di elevata precisione su bersagli specifici con un elevato livello di accuratezza. Questo risultato venne raggiunto mediante una tecnica sviluppata dagli stessi equipaggi: essi combinavano attacchi in picchiata con passaggi ad alta velocità e bassa quota nel tentativo di disorientare le difese contraeree. Nel frattempo i Mosquito B.IV dello Squadron No.109 erano divenuti celebri per aver impiegato per primi l'Oboe, un sistema radar di navigazione.

La prima variante del Mark IV fu il Mosquito B.IX che venne realizzato in 54 esemplari. Questa versione venne

Didascalie dei profili a colori:

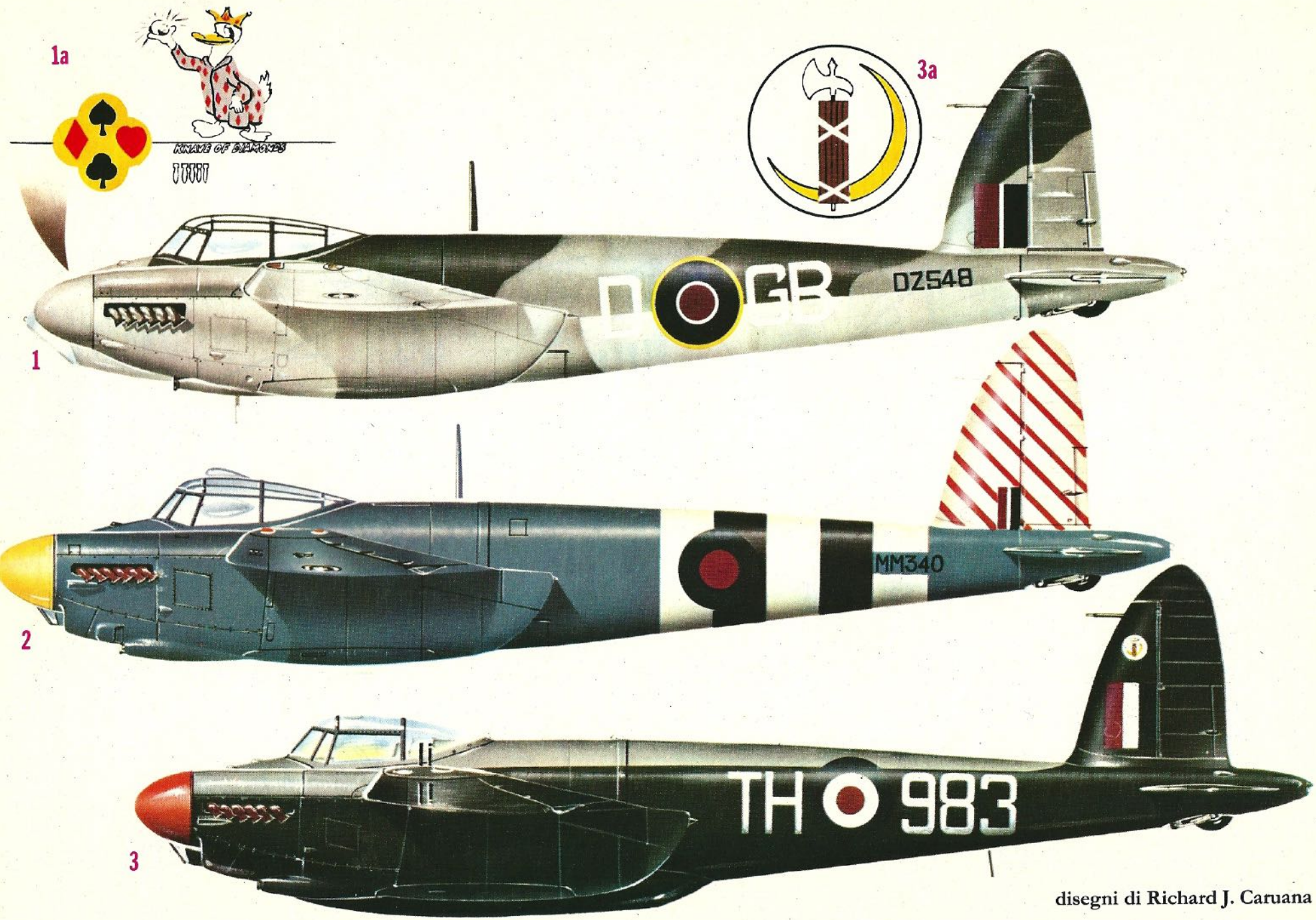
1 DH Mosquito B.Mk.IV Ser. II DZ548, GB-D del n. 105 Sqn di base a RAF Marnham nel 1943. Questo velivolo è del W/Cdr J de L Woodbridge.

1a «Knave of Diamonds» emblema personale del W/Cdr Woodbridge dipinto sul lato sinistro del muso.

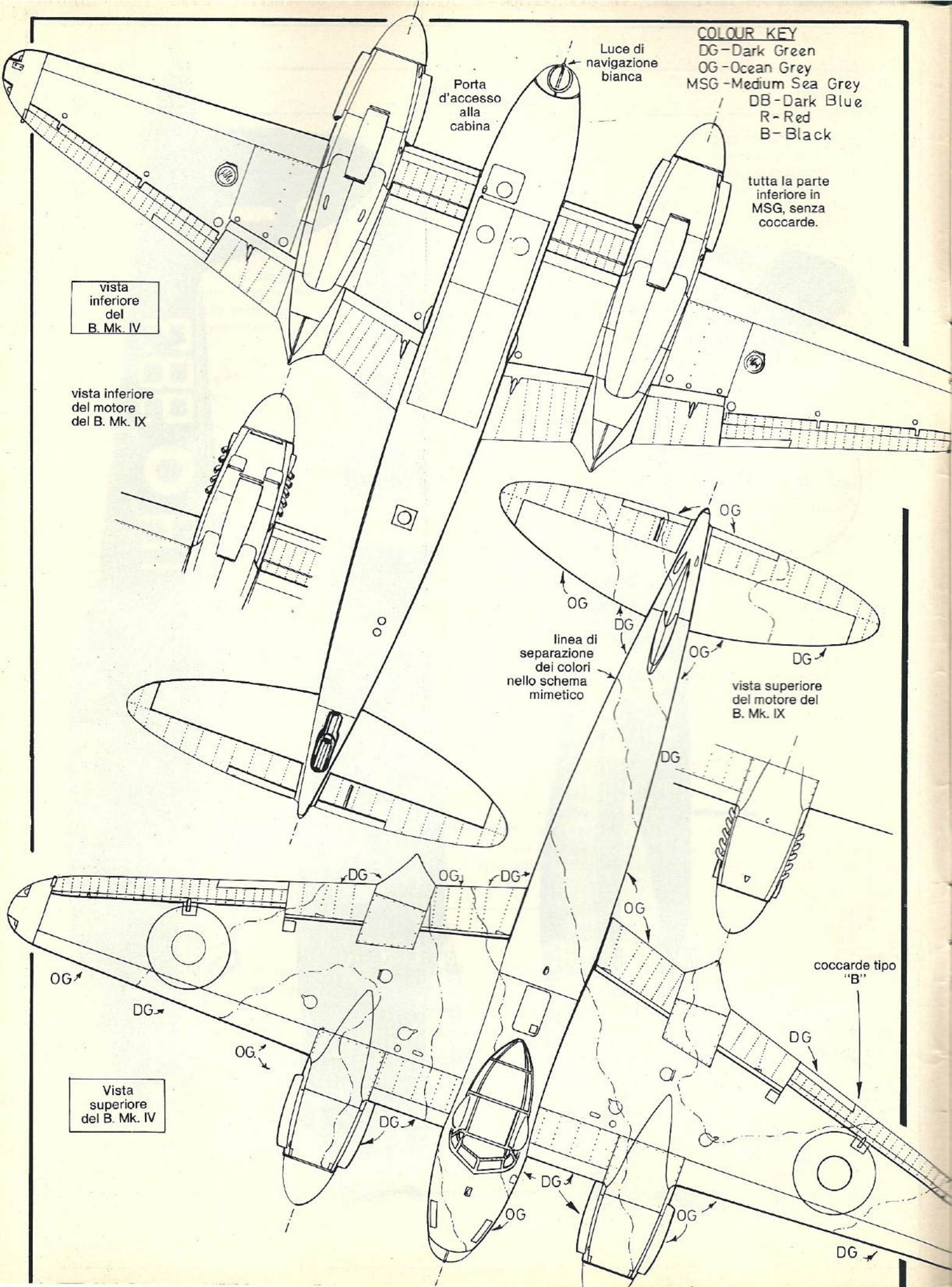
2 DH Mosquito P.R. 16MM340 del n. 680 Sqn. RAF di base a Foggia nel 1945. Notare il piano verticale a strisce diagonali rosse e bianche per evitare confusione con i Me 410 operanti nella zona. Questa colorazione vistosa dopo fu ridotta solo al timone.

3 DH Mosquito B.Mk.35 TH983 del n. 139 (Jamaica) Sqn. di base ad Helmswell nel 1952. Le lettere del codice erano state abolite e sostituite dal numero di serie delle stesse dimensioni.

3a Fin Badge del n. 139 Sqn. dipinto su tutti e due i lati.

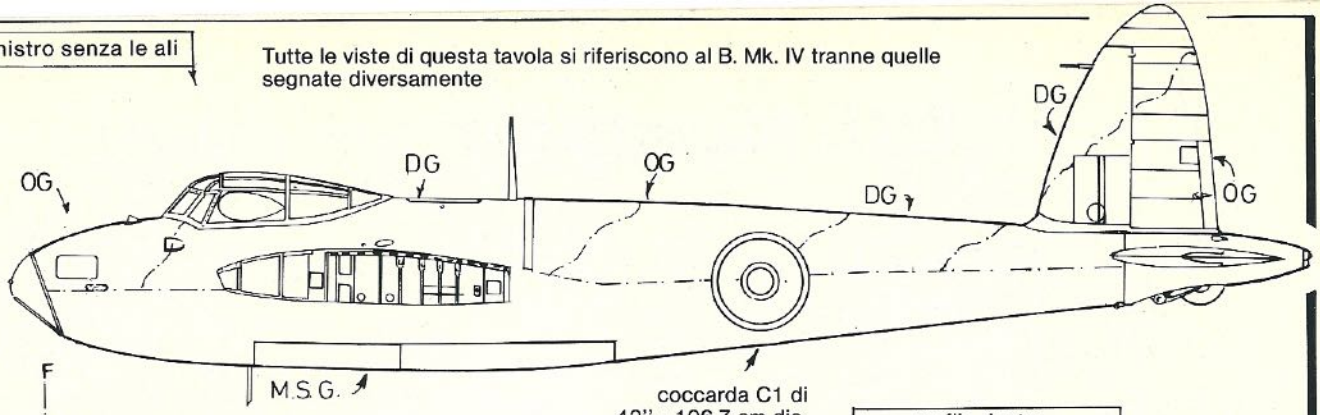


disegni di Richard J. Caruana


COLOUR KEY
DG - Dark Green
OG - Ocean Grey
MSG - Medium Sea Grey
DB - Dark Blue
R - Red
B - Black
Luce di navigazione bianca
Porta d'accesso alla cabina
tutta la parte inferiore in MSG, senza coccarde.
vista inferiore del B. Mk. IV
vista inferiore del motore del B. Mk. IX
linea di separazione dei colori nello schema mimetico
vista superiore del motore del B. Mk. IX
coccarde tipo "B"
Vista superiore del B. Mk. IV
OG
DG
MSG

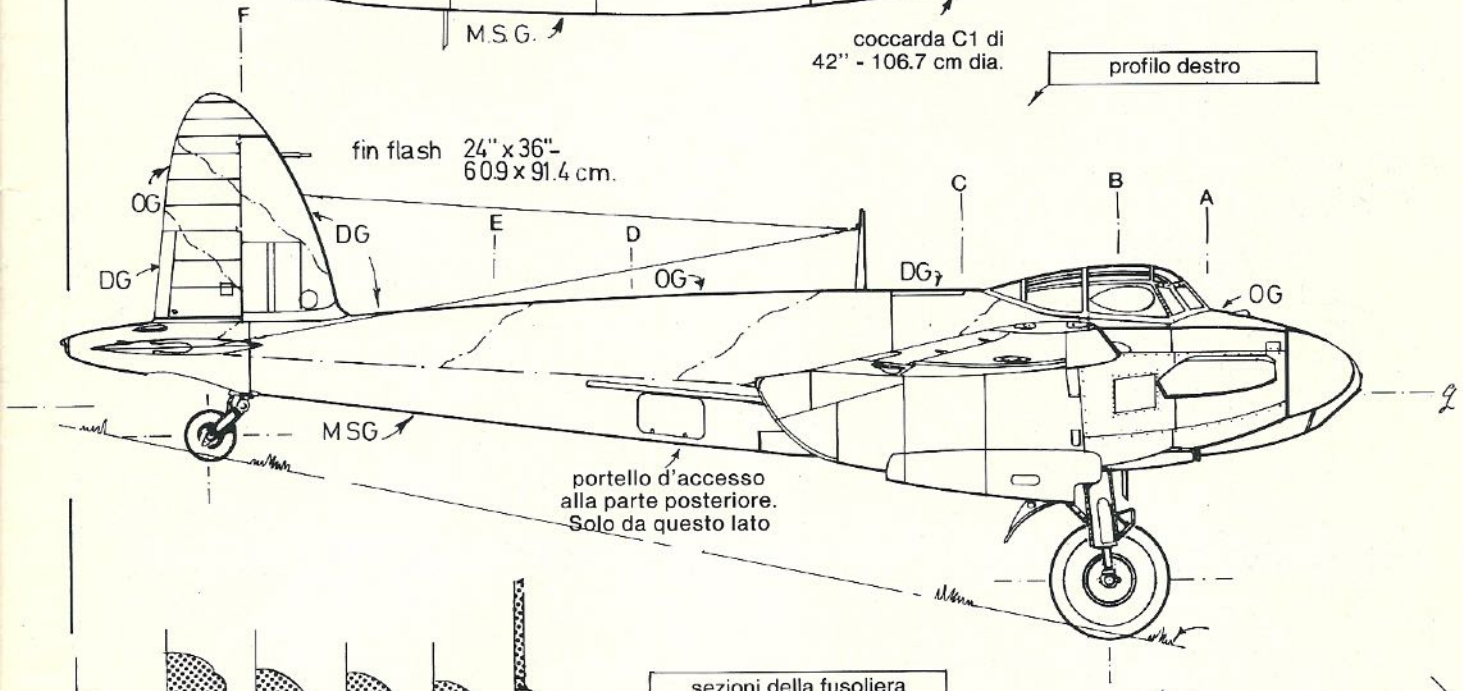
Profilo sinistro senza le ali

Tutte le viste di questa tavola si riferiscono al B. Mk. IV tranne quelle segnate diversamente

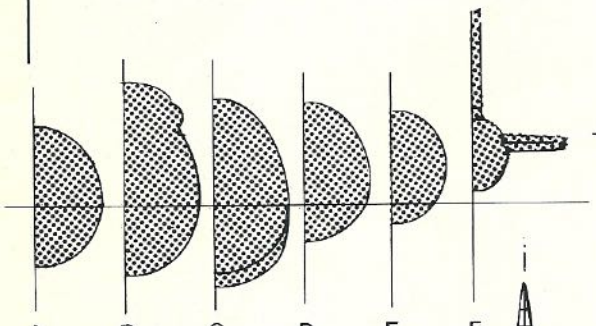


coccarda C1 di
42" - 106.7 cm dia.

profilo destro

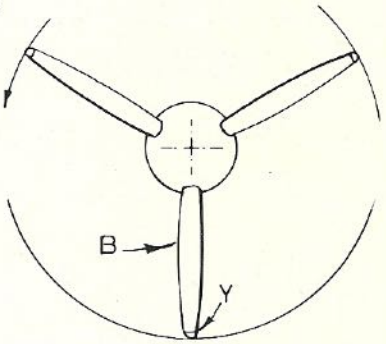


portello d'accesso
alla parte posteriore.
Solo da questo lato

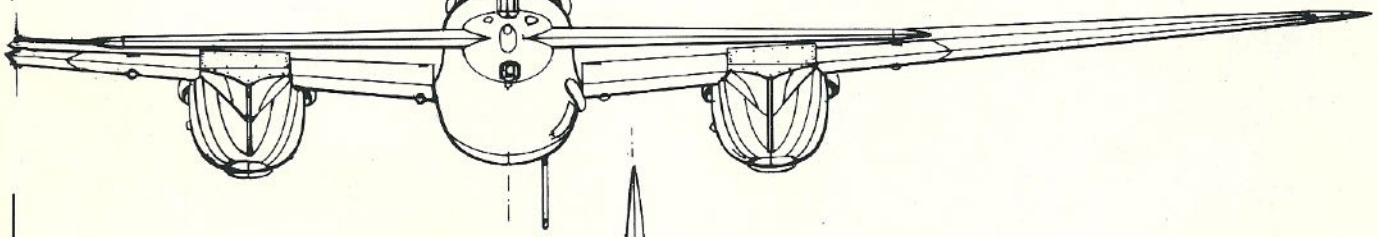


sezioni della fusoliera

elica
Hydromatic
della
De Havilland



vista posteriore



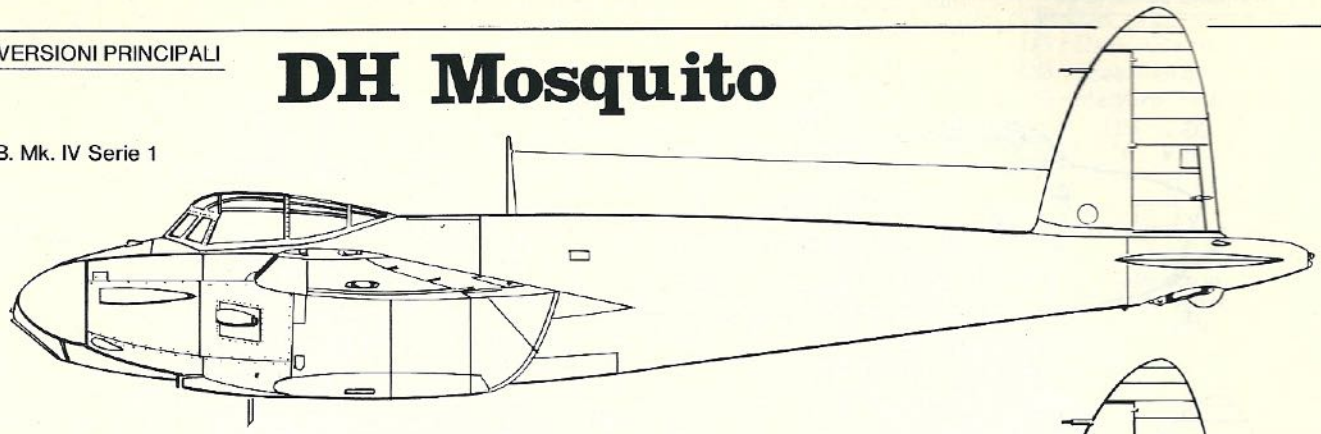
vista anteriore

vista anteriore del B. Mk. XVI

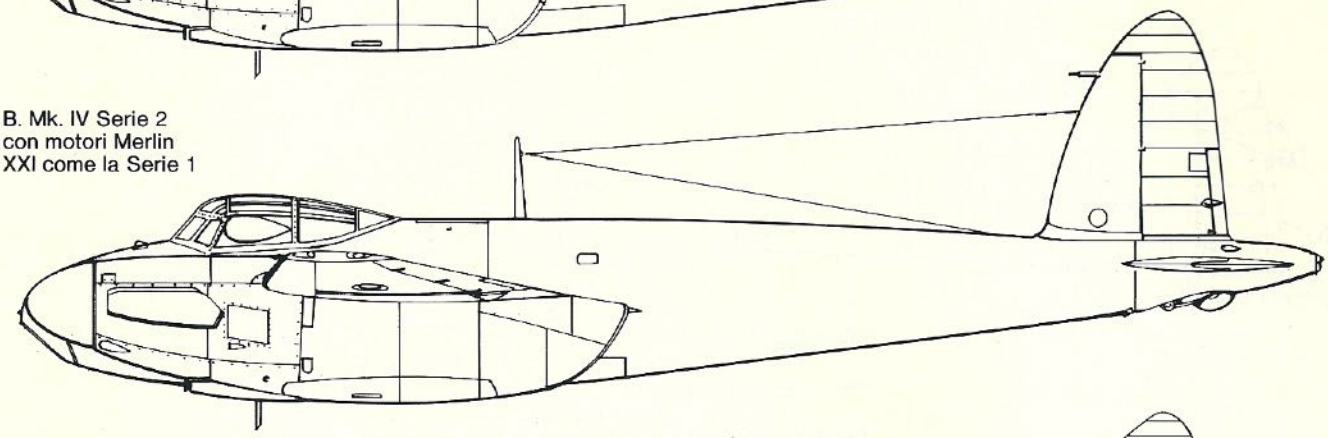
VERSIONI PRINCIPALI

DH Mosquito

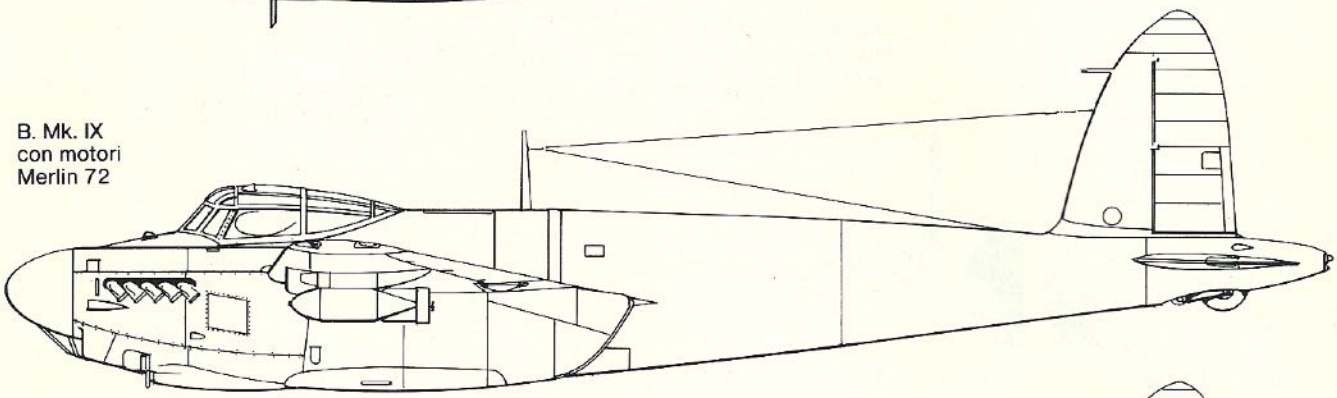
B. Mk. IV Serie 1



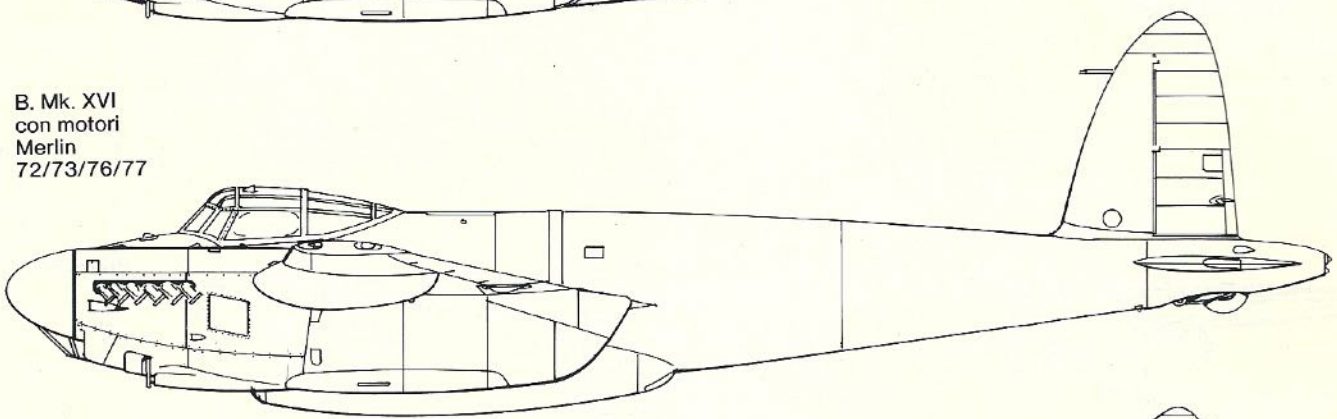
B. Mk. IV Serie 2
con motori Merlin
XXI come la Serie 1



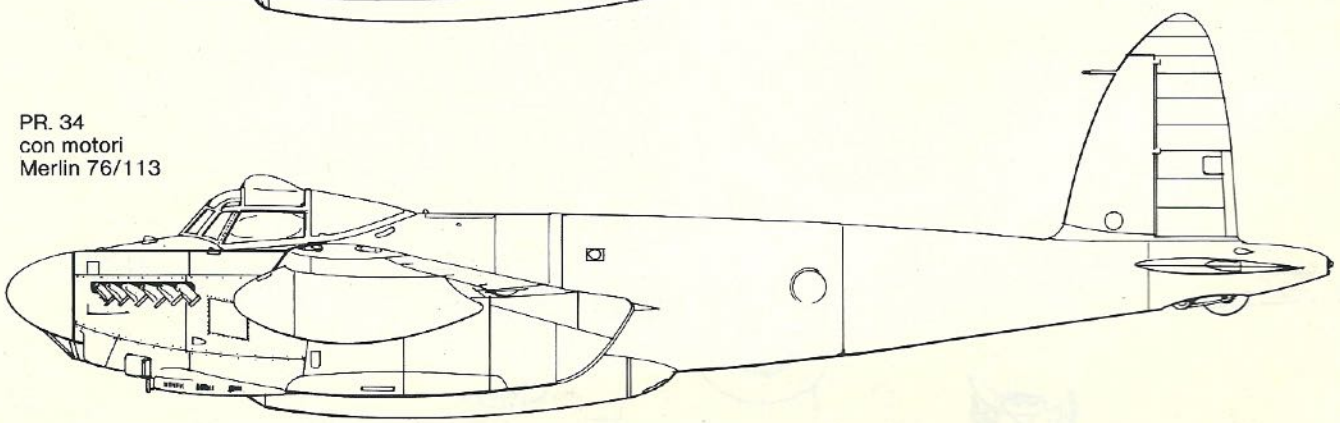
B. Mk. IX
con motori
Merlin 72



B. Mk. XVI
con motori
Merlin
72/73/76/77



PR. 34
con motori
Merlin 76/113



Disegni di Richard Caruana

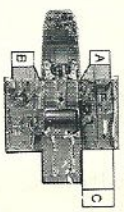
sviluppata per trarre vantaggio dalla superiore potenza espressa dai motori Merlin 70: come conseguenza questa divenne la prima versione da bombardamento da alta quota con una tangenza operativa di ben 11000 metri. Questa variante fu seguita dalla B.Mark XVI che differiva dai suoi predecessori per essere equipaggiata con una cabina pressurizzata. Questa versione, realizzata in 387 esemplari fino al 31 luglio 1945, era il principale bombardiere della Fast Night Striking Force che operò dalla fine del 1944 fino al termine della guerra e che fu responsabile dei raid notturni su Berlino per fiaccare il morale della popolazione della capitale germanica. Talvolta una forza di oltre 100 Mosquito bombardò la capitale nemica nel corso di una notte. Il 12 marzo 1945 apparve una nuova versione da bombardamento, la B.Mk.35, che impiegava i più potenti motori Merlin 113-114 che ne fecero uno dei più formidabili bombardieri dell'intero conflitto. La guerra però terminò prima che questa versione potesse entrare in servizio operativo.

I dati ufficiali del Ministero dell'Aria britannico indicano che i Mosquito operanti da basi britanniche nel corso del conflitto hanno sganciato almeno 27.000 tonnellate di bombe. Questo tipo di bombardiere ha subito il minor numero di perdite per missione di ogni altro tipo di bombardiere alleato e si è aggiudicato il primato per i bombardamenti di maggior precisione. Si è trattato quindi di un riconoscimento ben guadagnato quando a dei Mosquito è stata affidata l'ultima missione di bombardamento britannica della RAF sul fronte europeo nel corso della Seconda Guerra Mondiale il 2 maggio 1945.

modelaid quarterly international

Ogni tre mesi disponibile (in lingua inglese) questa interessante rivista per il modellista. In ogni numero, a colori, le riproduzioni degli interni dell'abitacolo da posizionare nel kit in costruzione.
Quattro pagine di profili a colori, disegni e fotografie.
Ogni numero **L. 4.500**
Abbonamento annuo (4 numeri) **L. 15.000**
Abbonamento annuo (4 numeri con 1 numero speciale) **L. 20.000**
Spese postali via aerea comprese.

Pagamento a mezzo di vaglia internazionale intestato a:
Modelaid international
206 Old Bakery Street
Valletta, Malta



C-130 HERCULES U.S. COAST GUARD

di Sergio Bottaro

Più di 22 anni fa cominciava la gestazione di uno dei più importanti aerei che mai abbiano solcato i cieli di tutto il mondo: il C-130 Hercules. Tale velivolo, destinato ad indossare le coccarde e la livrea di più di 50 nazioni, ha iniziato una nuova pagina di storia e di tecnologia nel campo del trasporto aereo; pagina su cui a tutt'oggi non è ancora stato scritto il nome del suo successore.

Nel febbraio del 1951 il T. A. C. emetteva una specifica nella quale richiedeva un velivolo di media capacità, in grado di lanciare carichi pesanti per mezzo di paracadute ed operare anche da campi semipreparati in prima linea. Questa specifica nasceva dall'esperienza americana fatta in Corea, dove i velivoli da trasporto erano per la maggior parte residuati bellici e tutti con motori a pistoni, propulsione questa che risultava ormai ampiamente surclassata dall'avvento della turbina. Le prestazioni dovevano essere, in fatto di carico pagante ed autonomia, di gran lunga superiori ai velivoli pariclasse allora esistenti. Venivano inoltre richiesti un elevato grado di sicurezza (che portò alla soluzione quadrimotore), un'ampia visibilità dalla cabina per facilitare i lanci paracadutati, il pavimento della stiva a non più di m. 1,15 dal suolo (uguale quindi al piano di carico dell'autocarro standard americano) ed un volume di carico che per dimensioni corrispondeva ad un carro ferroviario.

La Lockheed seppe rispondere in maniera eccellente ed originale allo sviluppo di un tale velivolo e la costruzione dei due prototipi iniziò a Burbank in California, mentre per la produzione in serie erano stati scelti gli stabilimenti di Marietta in Georgia.

Il primo YC-130 era propulso da turboeliche Allison YT56-A-1 ed aveva eliche Curtiss Turbo-Electric tripala. In seguito vennero cambiati sia i propulsori, con i più potenti T56-A-1, sia le eliche sostituite dalle Aeroproducts.

Non appena l'Hercules entrò in linea, si cominciò a studiarne nuove versioni e ad accrescerne carico utile, autonomia e potenza. Vennero cambiate le turbine con le Allison T56-A-7 e le eliche tripala con il tipo quadripala prodotto dalla Hamilton Standard. Era nato così il C.130B, primo di una lunga serie di versioni e varianti per compiti particolari.

È appunto di una di queste varianti che ci vogliamo occupare in queste righe: sia per fare un discorso il più attento e profondo possibile, sia perché parlare di tutti i C-130 (versioni, livree ecc.) non sarebbero sufficienti tutte le pagine di questa rivista. Il prescelto è l'HC-130B della United States Coast Guard con la sua spettacolare colorazione, e ci sembra di fare cosa gradita, oltreché giusta, nello spendere qualche parola su questo reparto che da noi è poco conosciuto.

United States Coast Guard

La U. S. C. G. nasce il 29.8.1916 da una decisione del Congresso americano che stabiliva anche la creazione di dieci basi. Durante la Prima guerra mondiale il reparto, che contava allora 18 piloti ed un ufficiale motorista, fu posto alle dipendenze della U.S. Navy.

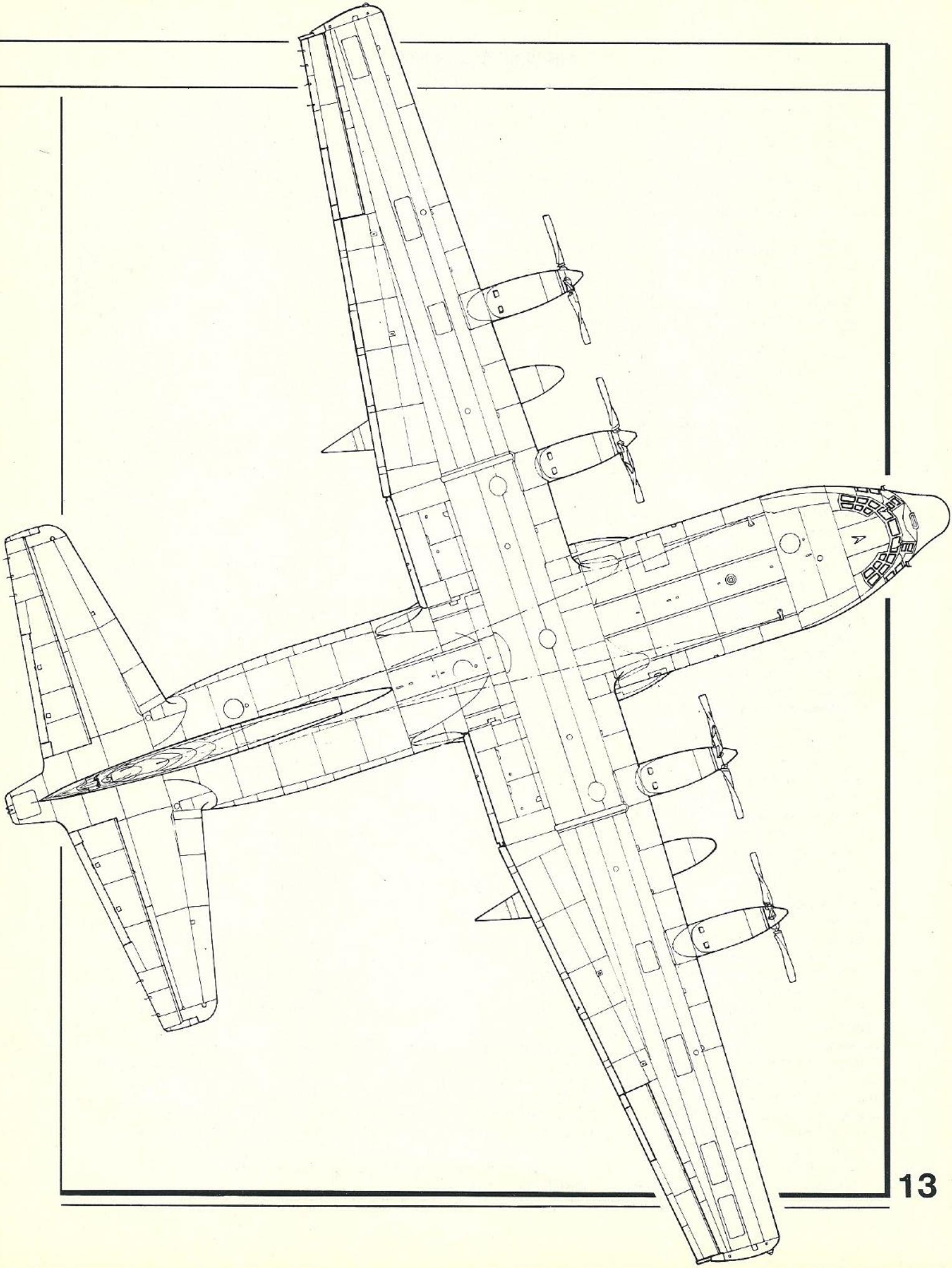
Nel primo dopoguerra il reparto non ebbe certo vita facile e nel 1920 fu persino soppresso, e si deve solo alla testardaggine ed allo spirito pionieristico, tipicamente americano di alcuni, se nel 1926, dopo varie tribolazioni, il Congresso stanzia $ 152.000 per l'acquisto di cinque biplani anfibi Loening OL-5 espressamente destinati alla U. S. C. G. Durante la 2a Guerra Mondiale la Guardia Costiera operando con molti velivoli, effettuò 61 attacchi a sommergibili nemici e rintracciò un migliaio di naufraghi.

Oggi, anche se non ha più compiti strettamente militari, l'attività della U. S. C. G. è molto vasta e va dalla ricerca ed il soccorso al vero e proprio servizio guardiacostiero, dalla lotta al contrabbando a quella contro le distillerie e le immigrazioni clandestine. Attualmente i velivoli in forza al reparto sono: HC-130B, HC-130H con sistema di recupero Fulton, Gulfstream II, il nuovissimo Dassault-Breguet Guardian e per quanto riguarda la componente elicotteristica HH-3F Pelican ed HH-52A.

Il Kit

Attualmente per realizzare questa riproduzione non possiamo certo dire di avere l'imbarazzo della scelta, poiché esiste il Kit in 1/72 dell'Airfix e... sempre lo stesso Kit ma riedito con qualche piccolissima modifica. Chiaramente stiamo eliminando a priori la scatola Revell in scala 1/144 perché, oltre che vecchissima, è praticamente introvabile ed il nuovo Kit in scala 1/72 della Italeri raffigurante un AC-130A non è ancora in distribuzione nei negozi specializzati (va detto poi che dovrebbe riprodurre solo la versione Gunship).

Esaminando le due scatole Airfix notiamo che le migliorie della seconda scatola si riducono soltanto al foglio istruzioni rifatto in maniera più piacevole e più semplice da consultare; alla realizzazione dei tubi di scarico ra-



pido del carburante alle estremità alari; alla eliminazione delle due «protuberanze» vicine al radome ed al diverso colore della plastica usata per le stampate. In pratica non c'è niente di diverso o migliore rispetto al modello precedente, a parte la box art, per cui il lavoro da fare non sarà certo inferiore e ci porterà comunque via un bel po' di ore e di pazienza.

Cominciamo subito col dire che tutte le stampate hanno bisogno di una buona pulizia di pre-assemblaggio per eliminare ritiri e sbavature; inoltre anche la pannellatura non è esatta, ma onde non abusare del nostro già precario sistema nervoso, abbiamo preferito soprassedere e limitarci a correggere la parte anteriore sinistra ed incidere il grosso portellone presente sulla versione U. S. C. G.

Fatto questo passiamo agli interni che possono essere abbondantemente dettagliati ed arricchiti dato che lo spazio non manca. Attenzione però alle vostre fatiche ed al tempo impiegato, perché una volta chiusa la fusoliera ciò che si vede è ridotto al minimo. Le cose indispensabili da fare sono, a nostro avviso, le seguenti:

A) Tagliare le due cloches dal pezzo n. 7 e ribasarle sul pavimento opportunamente rialzate ricostruendone l'asta con dello sprue.

B) Autocostruirsi ex-novo le quattro manette.

C) Modificare i seggiolini nel poggiatesta ed aggiungere i braccioli. Ricordiamo che in cabina trova posto anche l'ingegnere di volo, subito alle spalle del copilota ed un po' spostato al centro, per cui è necessario autocostruire o cannibalizzare il quarto seggiolino.

D) Arricchire il posto del navigatore con i relativi pannelli strumenti ed infine aggiungere alla sua destra le due cuccette.

Chiaramente per tutto ciò è necessario la consultazione di disegni o di uno spaccato che, per nostra fortuna si trova facilmente su molte riviste italiane ed estere. Ultimati questi interventi possiamo continuare il montaggio di tutte le altre parti «interne» del Kit (volendo il pezzo n. 41 può essere omesso), che non danno particolari problemi, tranne il carrello anteriore che risulta essere un po' «fragile». Si prosegue con lo zavorrare la prua e con l'incollare le due semifusoliere.

Se vi è capitato di vedere un modello di Hercules e di guardarlo dal davanti, avrete sicuramente notato quell'irreale ed antipatico aspetto di aereo «stanco». Per evitare questo inconveniente ed eventuali crepe nelle stuccature delle due semiali consigliamo di rinforzare tutta la cellula con due longheroni passanti per la fusoliera posizionati anteriormente e posteriormente all'incasso già presente. Questi longheroni dovranno essere paralleli e lunghi circa 40/45 cm.

Personalmente si è preferito usare un'asta d'acciaio del diametro di 3 mm. perché perfettamente uguale e quindi compatibile, con quella della nostra lima a coda di topo che è servita per alesare gli otto passaggi (2 per semiala e 2 per semifusoliera) di queste longherine di rinforzo. Esse si sono rivelate molto utili anche durante la fase di incollaggio delle semiali, mantenendole perfettamente aderenti e perpendicolari alla fusoliera.

A questo punto inizia la certosina ricerca di tutti quei piccoli errori da correggere e particolari da aggiungere; cosa che fa di un modesto Kit una bella riproduzione da mostrare con un pizzico di orgoglio agli amici. Per nostra e vostra comodità elencheremo tutte le modifiche da fare e le visualizzeremo nelle tavole allegate.

1) Omettere i pezzi nr. 128 e 129 e stuccare i fori.

2) È indicata la giusta posizione e dimensione della presa d'aria del generatore. Chiudere con plasticard e stucco quella esistente nel modello e crearla ex-novo (per comodità il lavoro potrà essere fatto prima dell'incollaggio delle due semifusoliere).

3) Incidere i portelli del compressore dei gas della turbina perché non sono riprodotti.

4) Gli attacchi per i razzi Jato sono errati: tagliarli alla radice ed incollarli come mostra il disegno.

5) Il respingente del portellone di carico non è riprodotto nel kit ma, data la sua evidenza, è bene realizzarlo con dei pezzettini di sprue e sagomarlo con una lima.

6) Il bordo d'entrata della presa d'aria di ogni singolo motore è molto spesso. Si deve assottigliarlo e portarlo perpendicolare agli angoli di partenza superiore incollando e sagomando in maniera opportuna una sottile striscia di plasticard.

7) Allargare la presa d'aria del condotto di raffreddamento dell'olio ed assottigliarne il bordo.

8) Aggiungere il filtro dell'albero principale del motore, molto visibile ma che nel kit non viene fornito.

9) Correggere le aperture per l'immissione di aria fredda nel motore. Esse hanno la stessa profondità sia in alto che in basso.

10) Le sei strisce presenti nel modello sono di fantasia. C'è qualcosa di simile nei C-130H, ma sono molto più sottili e meno evidenti.

11) La luce di posizione indicata nel disegno è sita in mezzo alle due gondole motore subito all'inizio del pilone sub-alare.

12) Le pale delle eliche sono di forma errata: troppo stondate alla estremità superiore. Vanno dunque limate e sagomate fino a dar loro il giusto aspetto.

13) Aggiungere la maniglia di apertura del portello sinistro di entrata.

14) Le luci di navigazione alle estremità alari hanno, in tutte le versioni, un piccolo deflettore subito sotto le stesse.

15) Autocostruire, solo nel vecchio kit, i condotti dello scarico rapido del carburante.

16) Autocostruire i dissipatori di elettricità statica posizionati su ambedue le semiali, sui timoni orizzontali e su quello verticale.

17) È illustrata l'esatta posizione delle antenne VHF su ambedue i lati della fusoliera.

18) Riprodurre lo scarico dell'impianto di refrigerazione del vano di carico.

19) È indicata l'esatta posizione e dimensione della presa d'aria dell'impianto di refrigerazione. Quella presente nel kit va stuccata ed incisa nuovamente (anche in questo caso, come per il punto 2, è preferibile agire prima dell'incollaggio delle due semifusoliere).

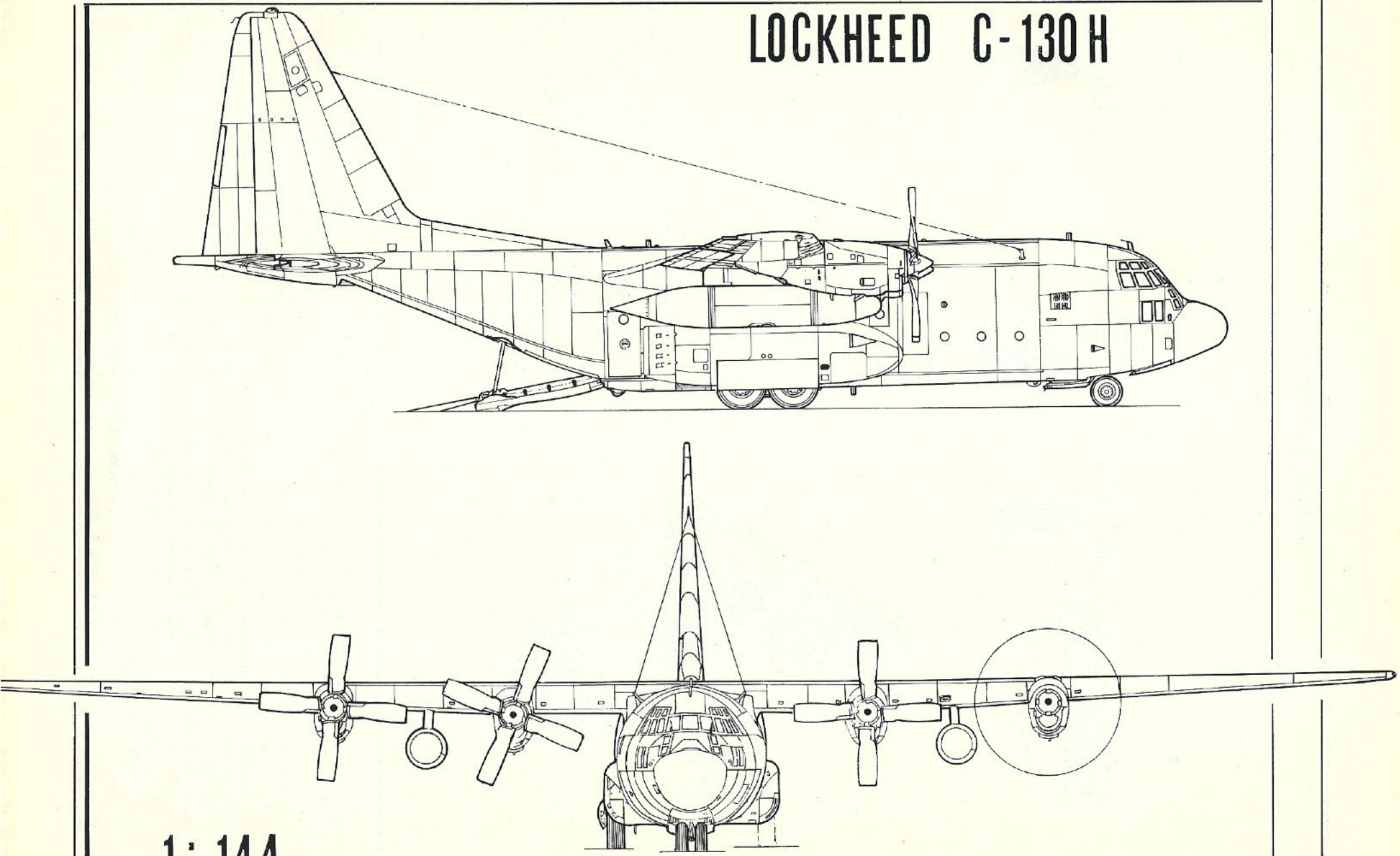
20) È illustrato l'indicatore di temperatura e velocità dell'aria realizzato nella box art ma non nel modello.

21) Viene evidenziata la giusta posizione della presa d'aria dell'impianto di condizionamento della cabina.

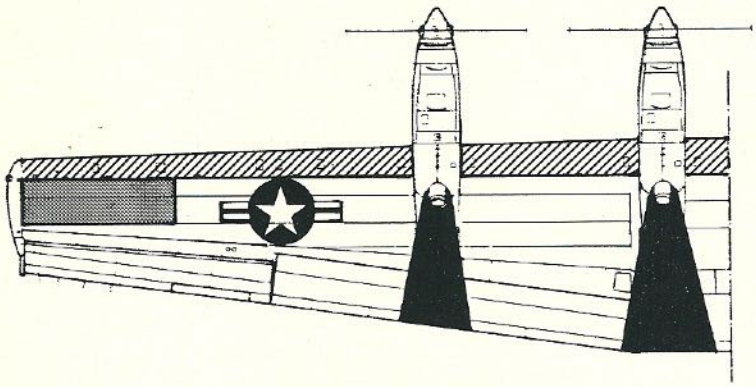
22) Eliminare i bulbi, presenti su ambedue i lati della fusoliera (solo sul vecchio kit), perché non presenti in nessuna versione USAF di C-130. Forse l'Airfix li ha riprodotti dopo averli visti in qualche foto di Hercules con i Jack Pads ancora installati.

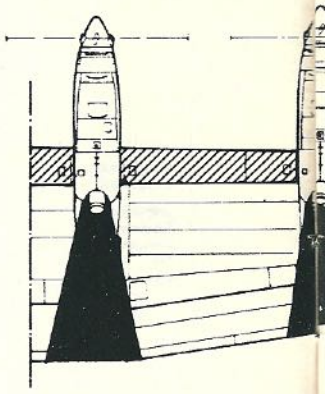
23) Fra i tre tipi di antenna visibili, quella installata sulla nostra versione è la C.

LOCKHEED C-130H



1: 144





SCHEMA COLORAZIONE SUPERFICI INFERIORI DELLE ALI

N.B. Le «stars» riprodotte in nero sono nel consueto colore blu con sottile striscia centrale rossa.

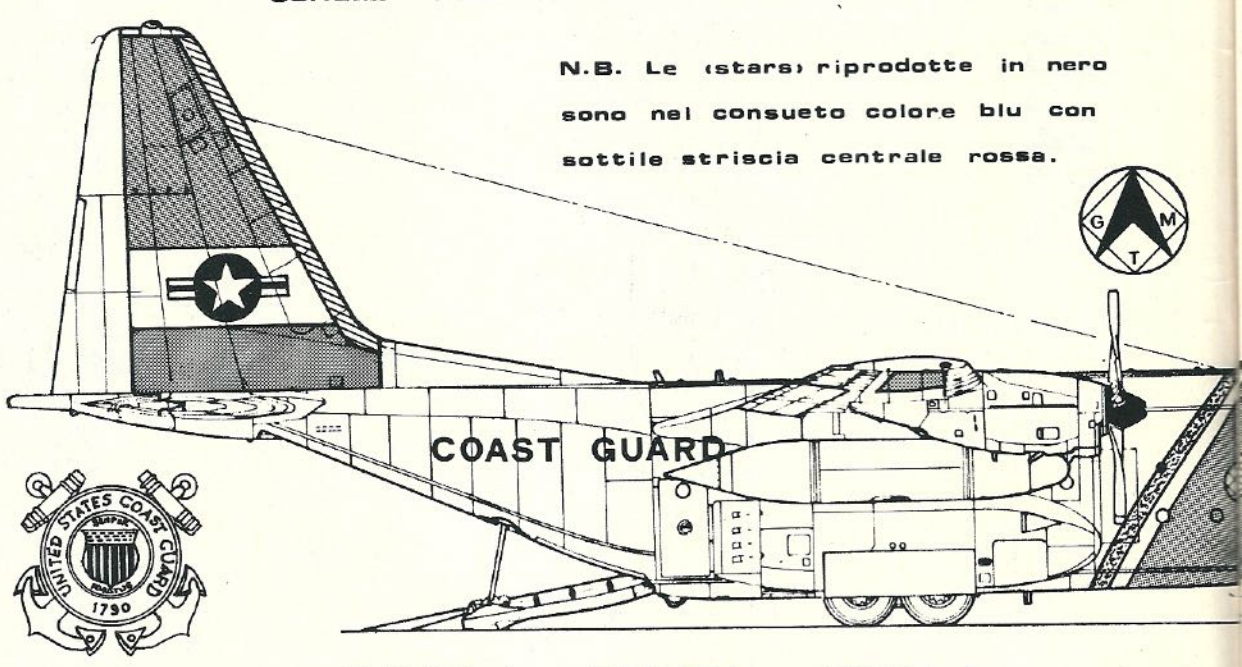


TAVOLA FUORI SCALA

24) Questo è il particolare più antipatico da correggere e riguarda la giusta angolazione dello scarico del motore. Chi scrive, dopo molti tentativi falliti e lunghi mesi di consigli e ricerche, è arrivato al classico «compromesso»: i quattro scarichi sono stati bucati e ridotti ad uno spessore di circa la metà incollando poi nella loro estremità interna (quella che prima si era asportata) con base circolare, di uguale diametro, coll'angolazione ritenuta opportuna. Infine, dopo averli incollati sono stati rifiniti con trapano, carta abrasiva e... tanta pazienza. Il risultato di questo lavoro, anche se non fedele al cento per cento, garantisce una buona riproduzione.

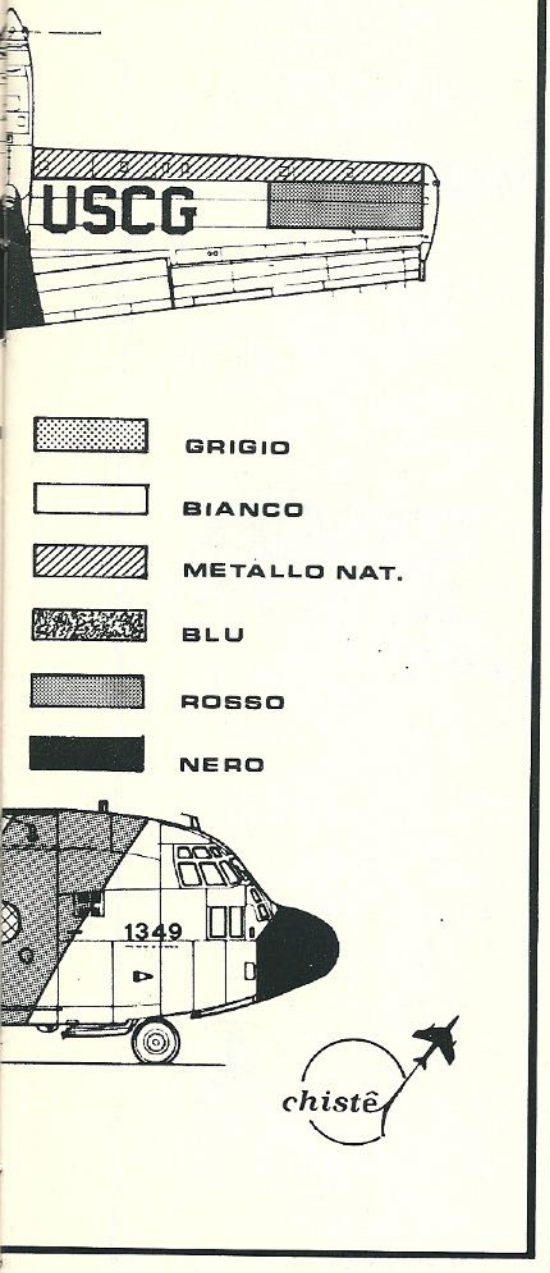
25) È indicata la posizione delle tre uscite di emergenza.

26) Sono illustrate tutte le varie antenne che si possono trovare nel «ventre» di un C-130. Il loro colore può essere in marrone sporco, verde pallido oppure grigio chiaro. Per la nostra versione abbiamo riprodotto, in grigio chiaro, le antenne: A (ricevitore del radio altimetro e sistema Doppler), B (radio altimetro), E (trasmettitore radio altimetro), G (radio compass loop and sensor/anello e sensore della radio bussola).

27) È mostrata la valvola di spurgo dell'aria del vano di carico, da realizzare nel pezzo nr. 52.

28) Viene mostrato il braccio di retrazione del portello carrello, realizzabile con una strisciolina di sprue di adeguato spessore).

A questo punto avremo fatto tutto quello che era umanamente possibile fare e non ci resterà che da completa-



re l'assemblaggio del modello e passare alla colorazione.
Tutto il velivolo è in gloss white con le bande in fusoliera, sulla deriva e sulle ali in Orange FS-12197 con bordi d'entrata in Natural Metal. La seconda banda in fusoliera è in blu scuro. Le walkways sono in Dark Gull Grey FS-36231 e sono delimitate nel loro perimetro da una striscia nera (di circa 1 mm.) realizzabile con i trasferibili della R-41 facilmente rintracciabili.
Le decals Coast Guard sono state reperite nel foglio Micro Scale nr. 72-109, mentre le stars sono del foglio 72-84.
Un'ultima nota costruttiva a completamento del modello riguarda l'antenna VHF che, partendo dalla deriva, si congiunge alle due antennine poste in fusoliera. Per riprodurla si è bucata la deriva alla giusta altezza e si è introdotto un sottile filo di nylon da pesca sdoppiato e tenuto in sede con un «tappo» di plasticard e colla cianoacrilica. Dopo aver fatto asciugare bene la colla, si sono presi i due fili, lasciati molto più lunghi del necessario e si sono incollati, sempre con adesivo cianoacrilico di pronta presa, alle due antenne di fusoliera. Con un taglierino si sono infine tolte le parti in eccesso. Chiaramente, durante la fase di incollaggio, il filo di nylon va tenuto in tensione per non farlo afflosciare una volta fissato.
Qui giunti pensiamo di aver detto, se non tutto, molto per aiutarvi a realizzare un buon modello. A voi spetta ora la realizzazione della parte pratica.

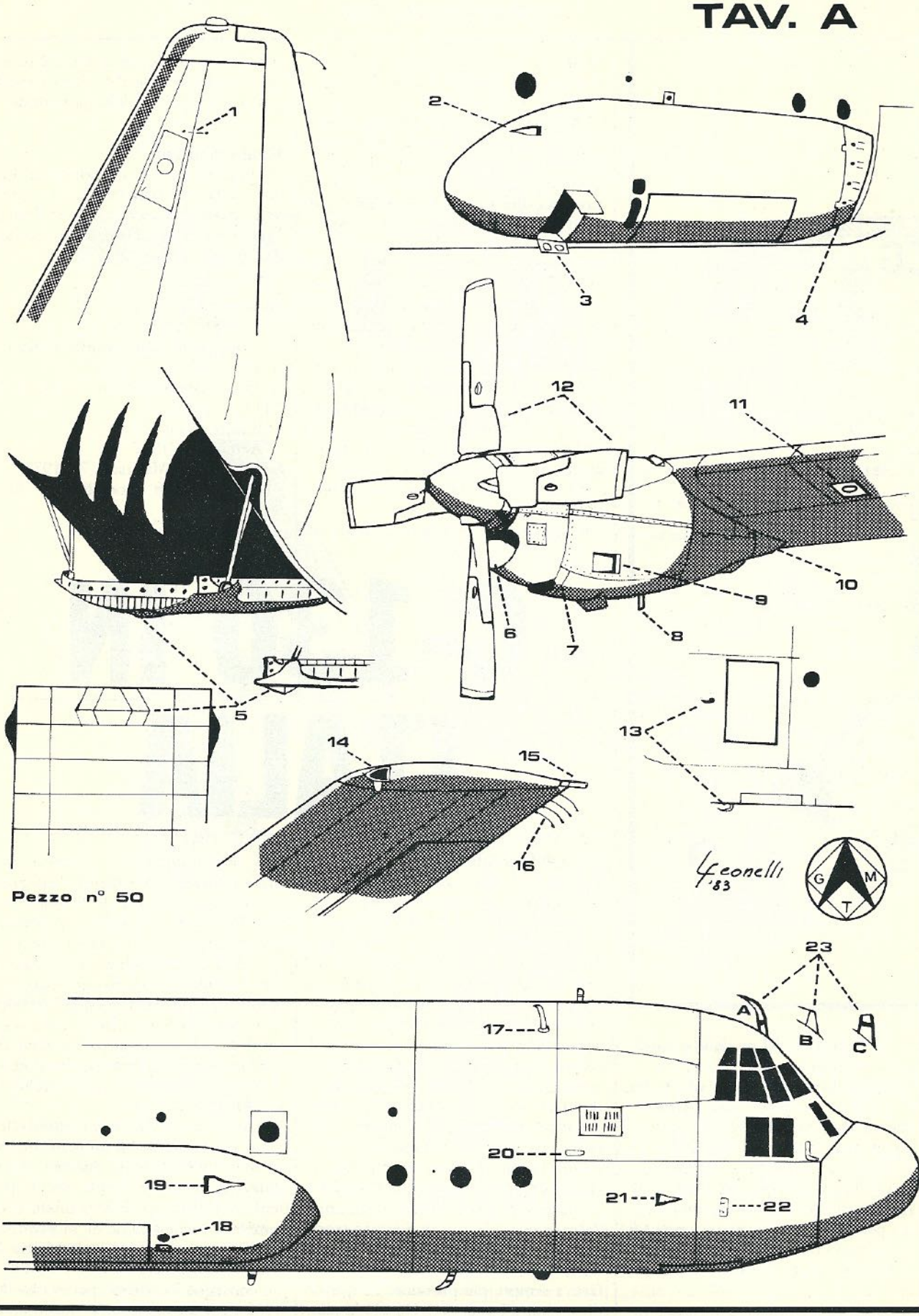
Ringraziamenti
Si ringrazia per la collaborazione fornita nella realizzazione dei disegni e nella ricerca storica i signori Franco Bertoluzza, Luca Chistè, Fabio Leonelli e Stefano Vettorazzi.

Bibliografia
– C-130 In Action – n. 47
– Monografie Aeronautiche Italiane – n. 6
– Storia dell'Aviazione – Profilo n. 111
– Bunrin-Do n. 79
– Aerei n. 10/1977
– Aviazione e Marina n. 78/1971
– Scale Aircraft Modelling n. 10 – Vol. 3/1981
– Warpaint Series n. 5

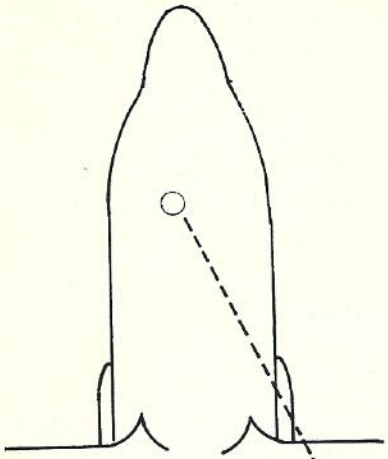
C-130 IN ITALIA

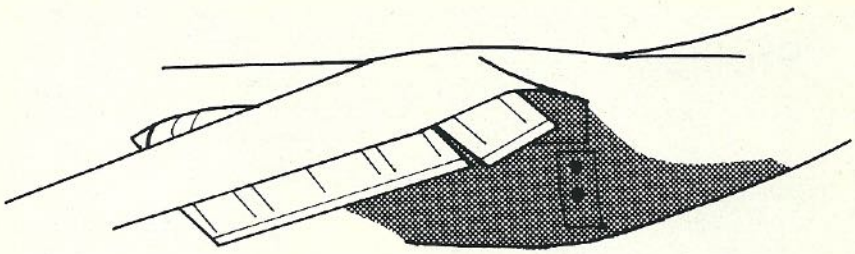
I C-130 Hercules in Italia
Pensiamo di fare cosa gradita agli appassionati di aviazione inserendo uno «staccato» sulla storia degli Hercules nel nostro paese, dove sono conosciuti forse più per lo scandalo delle «bustarelle» (che ne avrebbero favorito la scelta) che non per le indubbie qualità del velivolo. Evitiamo comunque di addentrarci in questa incresciosa vicenda in quanto ciò non sarebbe di alcun giovamento al modellista, limitando invece la nostra analisi ad un veloce excursus degli avvenimenti che portarono il C-130 in Italia.
Un primo interessamento della nostra aeronautica al velivolo della Lockheed si può far risalire all'inizio degli anni '60, anche se ragioni di bilancio troncarono sul nascere ogni iniziativa. Tuttavia con il passare del tempo si faceva sempre più pressante l'esigenza di sostituire i vecchi C-119 che a partire dal maggio 1953 avevano progressivamente rimpiazzato l'antiquato ed eterogeneo materiale in dotazione alla 46a A. B. Fu proprio questa impellente necessità di rinnovo che portò, verso la fine degli anni '60, all'ipotesi di affidare a due distinte macchine compiti differenziati di trasporto tattico e logistico. Per il primo venne scelto il G-222, mentre per il secondo compito, scartata l'ipotesi di adottare il C-160 Transall, venne scelto il C-130 Hercules.
Nel 1970 venne firmata la lettera d'intento per l'acquisto di un certo numero di C-130E divisi in due lotti. L'ordine, poi mutato in favore dei più potenti C-130 H resisi disponibili, contemplava l'acquisizione di 14 esemplari cui vennero assegnate le matricole 61988/62001 e codici 46-02/46-15.
Le consegne iniziarono nel marzo del 1972 ed il 9 maggio dello stesso anno

TAV. A

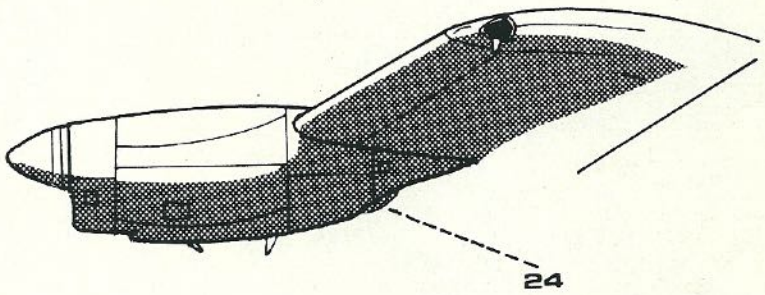

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
A
B
C
Pezzo n° 50
Leonelli '83
G
M
T

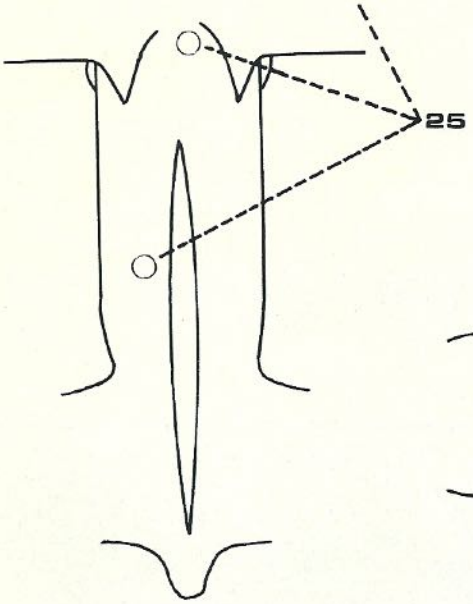
TAV. B

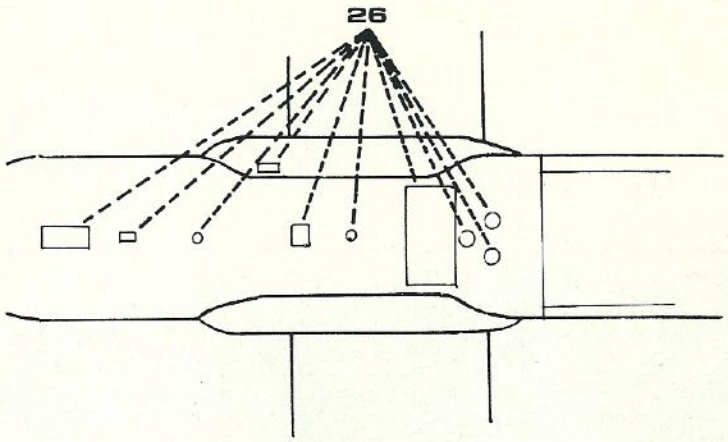


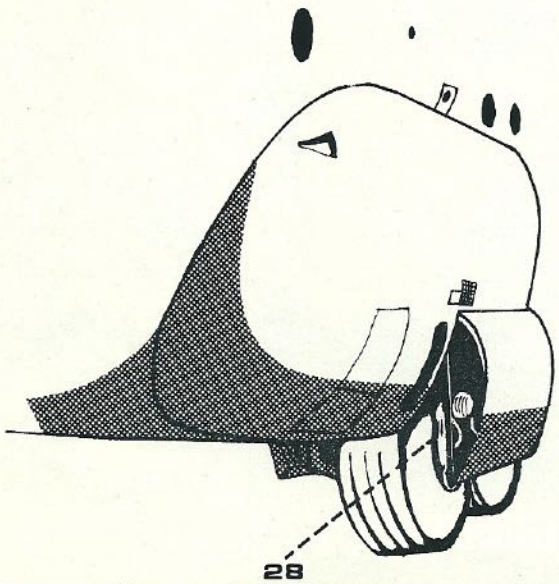


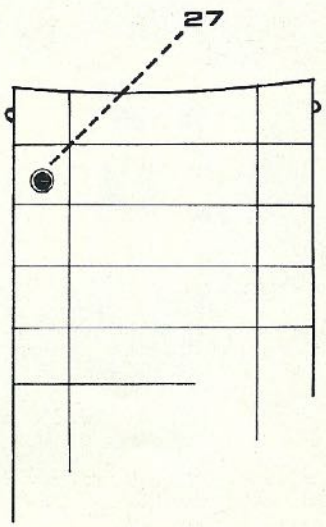
Particolare flaps





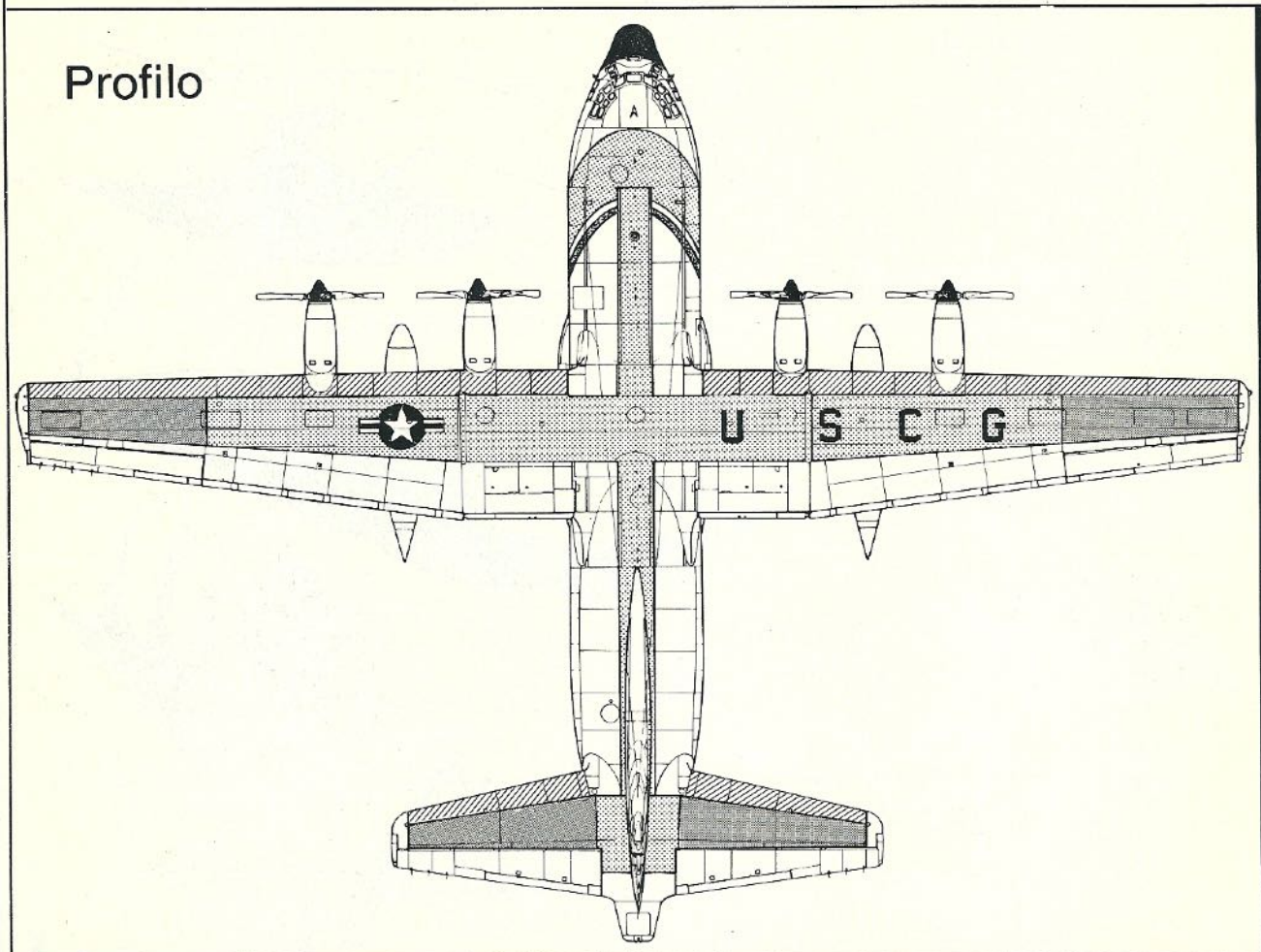




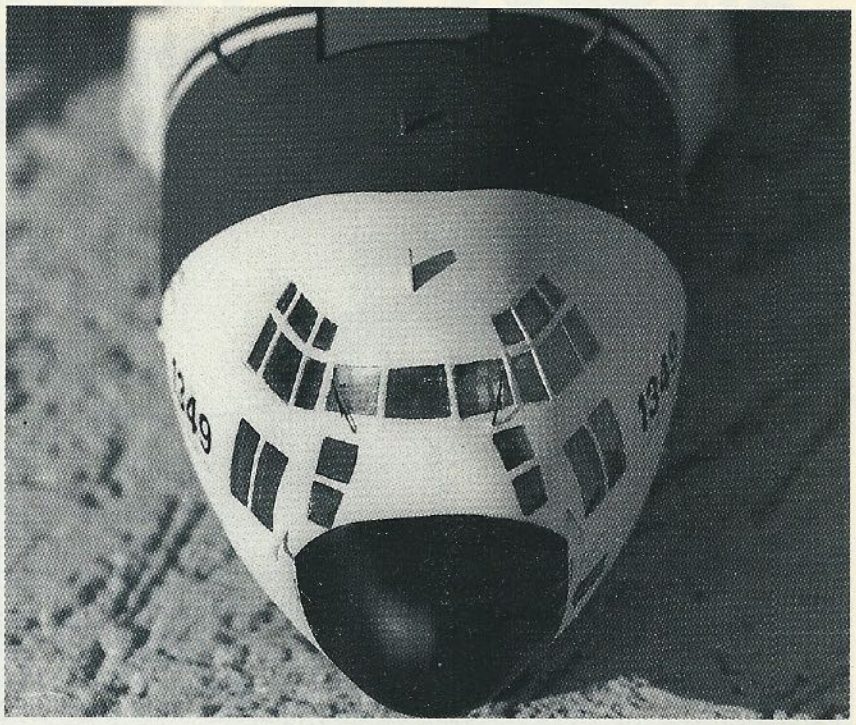


Pezzo n° 52

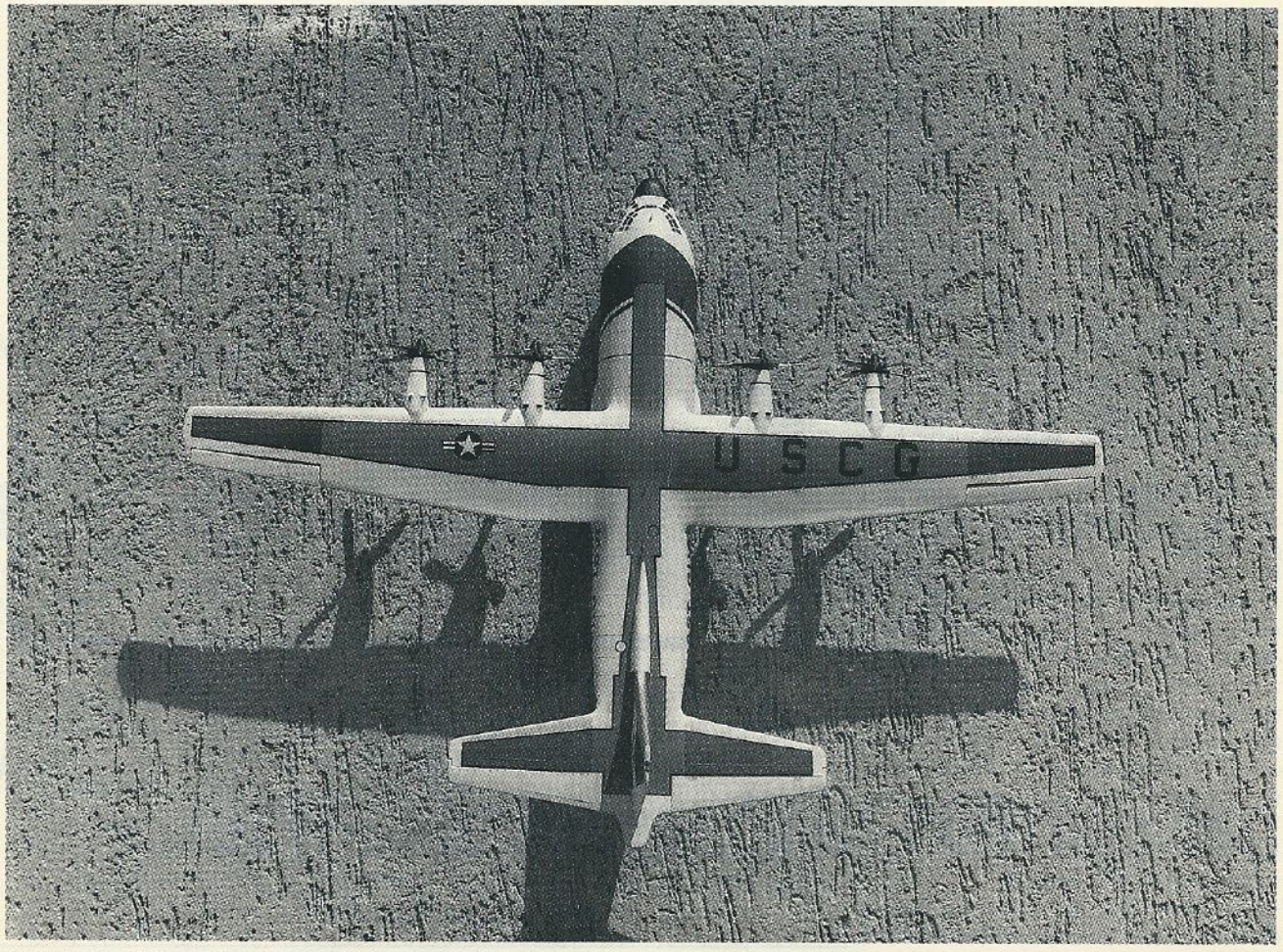
Profilo

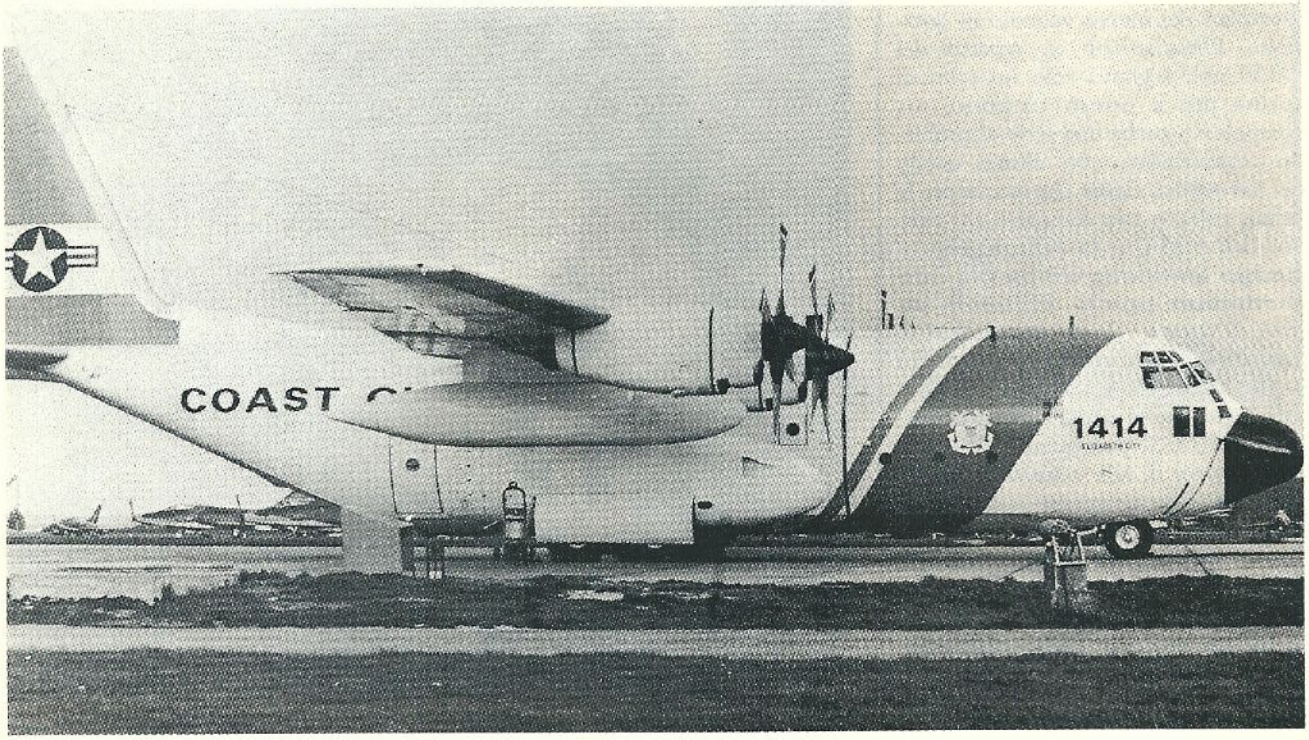


la 46a A. B. poteva mostrare i primi esemplari del nuovo velivolo in dotazione. L'immissione in reparto del C-130 non segnava solo un salto di qualità per il nostro trasporto, ma comportava anche una serie di problemi organizzativi, non ultimo quello del navigatore, figura che faceva per la prima volta la sua comparsa sui velivoli dell'AMI. Questa difficoltà era comunque fortemente compensata dalle incrementate capacità di trasporto offerte da questo velivolo che ponevano finalmente la nostra aeronautica in grado di espletare i compiti tattico-/strategici che le erano affidati in ambito NATO. Si può quindi affermare che la scelta di tale velivolo fu allora azzeccata e tecnicamente ineccepibile: meno comprensibile riesce invece capire la necessità di ricorrere alle già citate bustarelle per facilitare l'adozione di un aereo che non aveva e non ha tuttora, uguali in campo occidentale.



Tre viste del modello: *a sinistra il lato sinistro anteriore; sopra primo piano sul muso del C-130 dell'US Coast Guard; sotto una vista superiore che mostra chiaramente la colorazione speciale dei velivoli della Coast Guard.*





Addizionalmente all'acquisto *di alcuni HC-130B l'U.S. Coast Guard ha in dotazione un EC-130E. Questo aereo (n. 1414) è principalmente usato per la ricerca ed il soccorso. Nella foto si evidenzia fra l'altro il serbatoio alare da 1360 galloni.*

Modellisticamente parlando i C-130 italiani sono pressoché simili (almeno nelle sembianze esterne) al velivolo, già trattato in dettaglio, utilizzato dall'U. S. C. G. Nella versione italiana (che risulta alimentata da quattro motori Allison T56-A-5 da 4508 CV in sostituzione di quelli utilizzati dal C-130B che sono T56-A-7 da 4106 CV) è comunque assente il grosso portellone anteriore situato sul lato sinistro della fusoliera, che è invece caratteristica precipua della versione U. S. C. G. Fatta salva qualche possibile minore diversità, potremmo consigliare come utili le elaborazioni segnalate precedentemente.

Passiamo ora ad analizzare la colorazione adottata dai «nostri» C-130, rammentando però che alcune voci danno come imminente l'adozione di una mimetica simile a quella che attualmente «veste» gli F-104, anche se tale aspetto sembrerebbe contrastare con la generale tendenza alla riduzione di colori ed insegne vistose (vedi RAF e US Navy).

I colori da impiegare ed il loro utilizzo sulle superfici è il seguente:

– Superfici inferiori della fusoliera, delle ali e della deriva in alluminio n. 11 – Marabu 082.

– Superfici superiori della fusoliera in bianco n. 4 – Humbrol 22/G4.

– Walkway alare: grigio mare medio n. 3 – Humbrol HN-1

– Superfici interne: – abitacolo e fusoliera in grigio mare medio n. 3 – Consolle e cruscotto in nero opaco n. 19 – Humbrol 33/M6 – Vani carrello in alluminio n. 11.

– Le bande ad alta visibilità sui velivoli MAFS, sono invece in giallo/arancio fluorescente n. 25, riproducibile con il Fluorescent Paint Blaze della Humbrol, previa applicazione di un fondo di un colore bianco, che va sempre usato per le vernici fluorescenti.

Tabella Equivalenza Colori

Bianco FS 17886	Humbrol HI-6	MO-LAK L16
Orange FS 12197	Humbrol HT-6*	MO-LAK LR5
Blu FS 15042	Humbrol 18	MO-LAK FSC11
Grigio FS 36231	Humbrol HU-25	MO-LAK FSC35
Natural Metal	Marabu 082	

* Va reso semilucido.

LA STORIA E I VELIVOLI DELL'US COAST GUARD SONO TRATTATI IN MODO COMPLETO SULLA RIVISTA «AEREI» IN EDICOLA QUESTO MESE. L'ARTICOLO TRACCIA LA STORIA DALLE ORIGINI NEL LONTANO 1790 ALL'INTRODUZIONE DEI PRIMI IDROVOLANTI DOPO LA PRIMA GUERRA MONDIALE, ALLA SITUAZIONE ODIERNA CON I VELIVOLI SOFISTICATI CHE RICHIEDE IL DIFFICILE COMPITO DI CONTROLLARE LE COSTE STATUNITENSI.

IL RITORNO DI UN VOLUME VERAMENTE STRAORDINARIO

UN ALTRO SUCCESSO DELLA SQUADRON/SIGNAL

IN LINGUA INGLESE

AGGIORNATO CON 25 DISEGNI A COLORI

ORDINATELO CON LA CEDOLA IN FONDO ALLA RIVISTA, A

L. 16.800

TUTTE LE AZIONI BELLICHE CONTRO I MiG

INDICE 1983
AEREI MODELLISMO

Aerei attuali	N.	Pag.
HS Buccaneer	1	4
Northrop F-5 2ª parte	1	35
F-4G/F Italeri 1/72	2	22
Starfighter tutti i kits esistenti in 1/72	2	36
Cessna 172 Skyhawk	3	34
I Phantom da esportazione	3	38
EF-111A	5	13
MiG.21 1ª parte	5	26
F-15 Eagle	16	30
MiG.21 2ª parte	7/8	4
F-14 Tomcat: tutti i kit	7/8	26
A-4 Skyhawk	9	4
E-3A Awacs	9	32
F-8 Crusader	10	4
Macchi MB 326	10	18
Alphajet	11	4
A-10 Warthog	12	40
Aerei storici		
PZL P.232A/B Karas	1	18
Junkers Ju.87D e G	3	4
F-84 NATO: i profili	3	30
Arado AR.196A	4	16
P-51 A/B Mustang: i profili	4	36
Me.163B	6	4
Douglas TBD-1 Devastator	6	16
Junkers Ju.188 A/E	9	12
Junkers Ju.88: foto storiche	10	12
Gli F-84 francesi: i profili	10	42
Heinkel HE 219 UHU	11	18
North American T-6 Texan	12	16
Tavole a colori		
Starfighter	2	41
F-5	1	42
Buccaneer	1	8
Trattazioni varie		
Modellismo e pressapochismo	4	26
21° Salone Internazionale del Giocattolo	5	4
Gli schemi mimetici dell'US.Army parte 2ª	5	41
Tactical Paint Scheme della US Navy	11	39
Elicotteri		
Bell 204/205	2	4
Bell Cobra	4	4
Bell 212	12	4
Carri armati, mezzi terrestri, divise		
Panzer III	4	40
Kit Flak 36/37 88 mm. Tamiya 1/35	5	42
Leichter Panzer Spahwagen Sonder Kraftfahrzeug 222 Tamiya	6	35
Raupenshlepper Ost Rso PAK 40	7/8	12
Le uniformi del Savoia Cavalleria Russia 1942	9	43
Come trasformare un semovente	10	38
Demag D7	11	11
Fallshirmjager 1937/1945	12	34
Recensioni modellistiche		
recensioni modellistiche	1	32
recensioni modellistiche	3	22
recensioni modellistiche	4	32
recensioni modellistiche	5	39
recensioni modellistiche	6	43
recensioni modellistiche	7/8	19
recensioni modellistiche	9	45
recensioni modellistiche	10	34
recensioni modellistiche	11	37

GA.RE. MODEL s.n.c.
P.O. BOX 4233
ROMA - APPIO 00182

Specializzati in kits in plastica ed in metallo.

Scatole di montaggio:
Artiplast, Air Press, Ares, Amati, Airmodel, Benassi's choice, Combat models, Ensign, Formaplane, Hinchliffe, LS, Nichimo, Nitto, Otaki, Peddinghaus, Rareplanes, Tauromodel, War Eagle/Falcon, ecc.

Accessori:
APC, ATP, Armtec, Celluclay, Flex-i-Grit, Floquil/Polly S, Grandt Line, Green putty, Metalizer, Microscale, Milliput, Ministrip, Modeldecal, Nibelung Works, Plasticard, Plastiglaze, Plastic Rod, Polveri e Granulati policromi, Paasche, Precision Paints, Replimodel, Runway 30, Waldron, ecc.

Documentazione:
Air Enthusiast, Air International, Airfix Magazine, Argus, Aeroguides, Aero, Bellona, Canadian Military Historical Society, Kalmbach, Koku-Fan, M.A.P. Specials, Military Modelling, Monogram, Ouest France, Profile, PSL, Scale Models, Squadron/Signal, ecc.

Novità esclusiva: fogli di Plasticard millimetrati.
Catalogo a richiesta inviando **L. 3.000 in francobolli** (rimborsabili con il primo ordine). Pagamento anticipato o spedizione contrassegno.
I soci dei clubs di modellismo hanno uno sconto del 10%.

"MANUALE DI PLASTIMODELLISMO AEREO"

di Angelo Falconi

Attrezzatura, istruzioni per il montaggio, completa e particolareggiata rassegna delle colorazioni e mimetizzazioni, consigli per l'elaborazione e trasformazione, vocabolarietto dei più importanti termini modellistici

112 pagine, decine di schemi, disegni, fotografie L. 12.800

(per l'ordinazione usare la solita cedola all'interno della rivista)

ANGELO FALCONI
MANUALE DI PLASTIMODELLISMO AEREO
Attrezzatura, istruzioni per il montaggio, completa e particolareggiata rassegna delle colorazioni e mimetizzazioni, consigli per l'elaborazione e trasformazione, vocabolarietto dei più importanti termini modellistici
DELTA editrice

MiG-15 FAGOT E MIDGET

di Luca Chistè e
Aldo Zanfi

L'errore politico del Governo Laburista inglese che consentì nel dopoguerra l'esportazione del motore R-R Nene 2 da 2200 Kg/sp a compressore centrifugo, trovò il suo frutto peggiore nella comparsa, in occasione della guerra di Corea, del velivolo sovietico Mig-15 che, inizialmente sconosciuto, passò ben presto alla storia come uno dei prodotti più qualificati dell'Aeronautica Sovietica.

Il MiG-15 derivava probabilmente le proprie origini dalle esperienze compiute durante l'ultimo conflitto mondiale dai famosi progettisti tedeschi e vide nel Focke-Wulf Ta.183 la somiglianza più prossima con gli studi del III Reich. Aldilà delle «radici» progettistiche del MiG-15, sulle quali esistono tutt'oggi discordanti ed autorevoli pareri, è importante sottolineare come la fortuna di quest'aereo sia da ricercare nella «simbiosi» fra la cellula progettata da Mikoyan-Gurevic ed il motore britannico sopra menzionato. Fortuna testimoniata peraltro dall'enorme numero di esemplari prodotti, che superò probabilmente le 20.000 unità (compresi gli esemplari prodotti su licenza all'estero) nel corso di sei anni e fino a quando il nuovo MiG-17 sostituì il suo predecessore.

A causa dell'adozione del motore inglese, la fusoliera dovette essere nuovamente riprogettata, poiché lo studio iniziale prevedeva l'installazione del motore tedesco Jumo - 004 (ricostruito in URSS con la sigla RD-10). La riproduzione avvenne in tempi brevissimi ed il prototipo definitivo, denominato S-01, volò il 30 dicembre 1947 agli ordini del pilota collaudatore Viktor N. Iuganov.

Alcune fonti indicherebbero la costruzione di un prototipo, tipo I-301, che volò in data antecedente (precisamente il 2 luglio) sempre con motore inglese, all'uopo denominato RD-45. Anche in questo caso tuttavia, le fonti sono discordi.

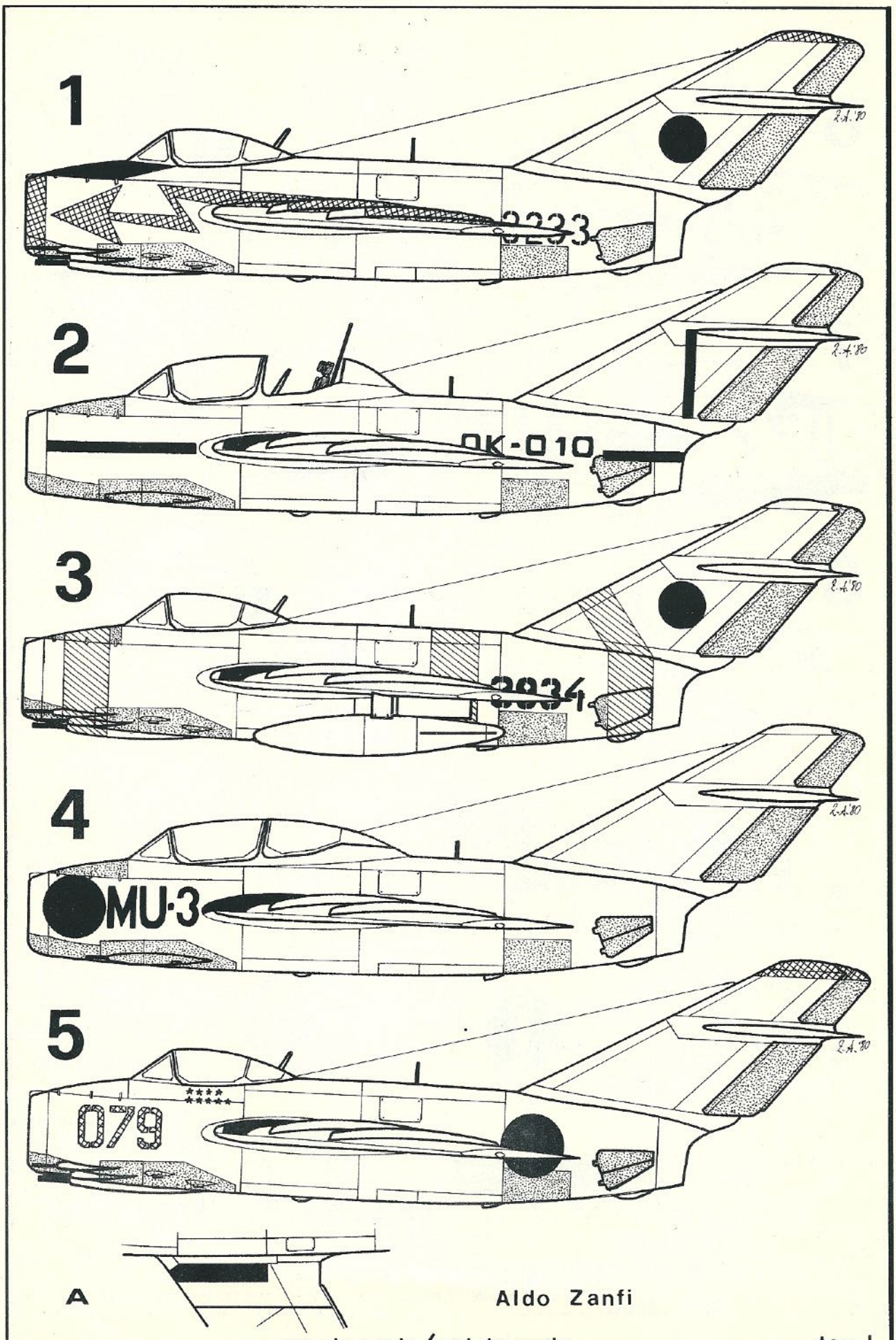
È da rilevare che dopo i primi voli vennero introdotte alcune modifiche che riguardarono la sostituzione delle alette automatiche sul bordo d'attacco alare con paretine anti-scorrimento sul dorso dell'ala. Gli aerofreni vennero portati sui fianchi del cono poppiero e si invertì il diedro alare che da positivo passò a negativo. Le prestazioni ottenute dopo i voli di collaudo superarono le aspettative promulgate dalla specifica. Il comportamento in volo risultò soddisfacente. La manovrabilità era notevole anche se «compensata» da una scarsa stabilità direzionale e da una certa incontrollabilità alle forti incidenze. Virate eseguite molto strette si concludevano spesso in viti dalle quali l'uscita era molto problematica.

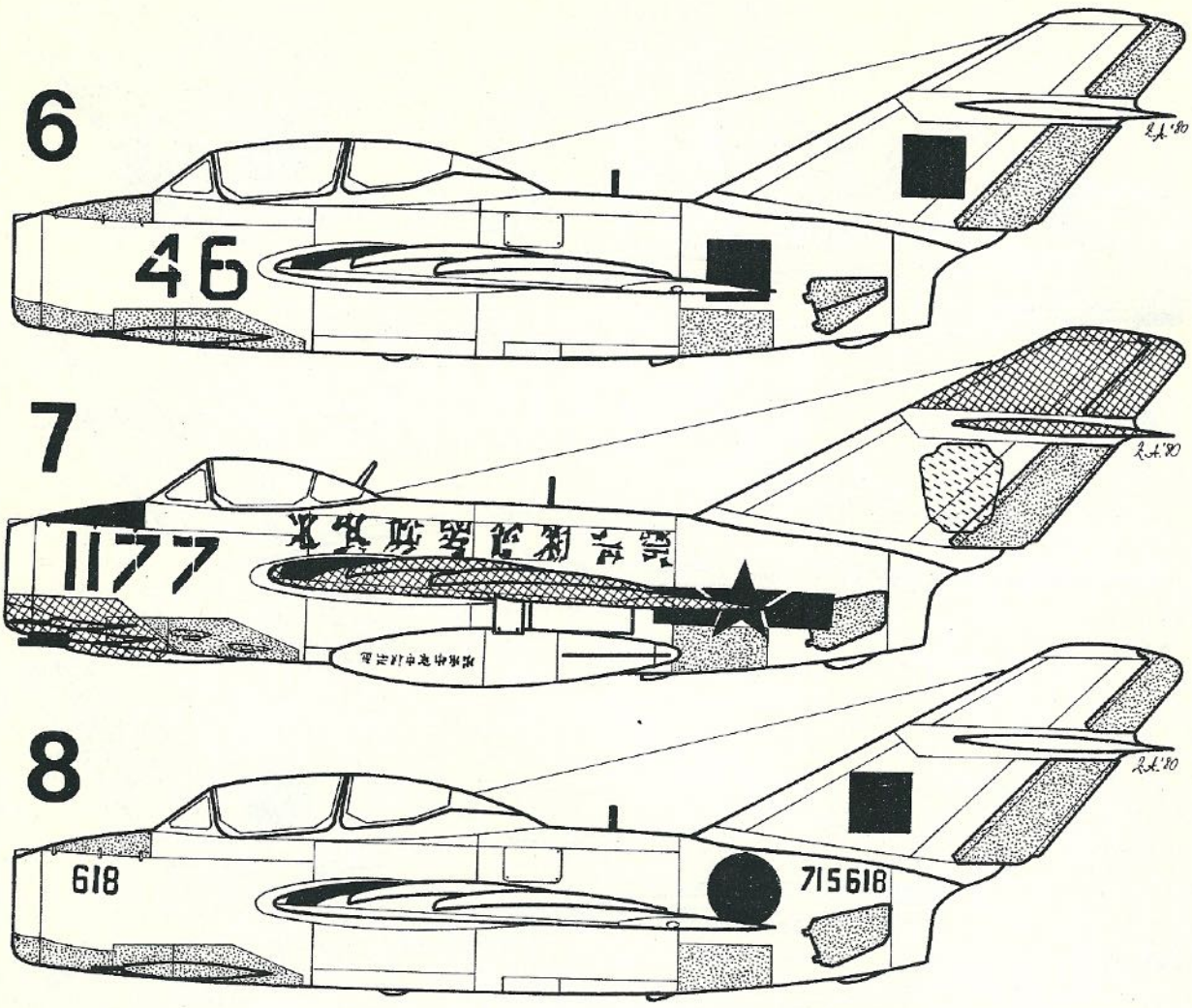
L'impiego più importante del MiG-15 si ebbe durante la Guerra di Corea. Nel giugno del 1951 la forza di MiG-15 cinesi, posta a disposizione della Repubblica Popolare della Corea era di 445 aerei.

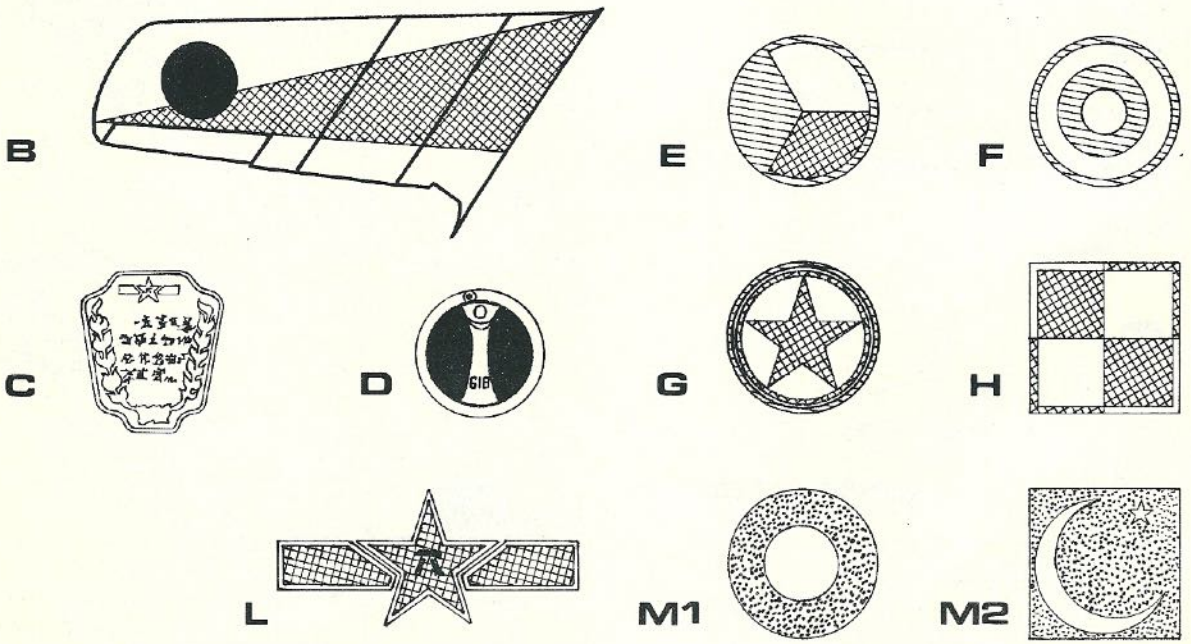
In tale conflitto si registrò anche il primo scontro fra aviogetti mai verificatosi prima d'allora nella storia dell'aviazione. Anteposti ai «Sabre» americani dell'ONU, i MiG-15 erano sostanzialmente equivalenti ai loro avversari. Il caccia sovietico, di costruzione semplice e relativamente leggero, risultava superiore all'avversario nella tangenza operativa e nella velocità in salita. A quote superiori ai 20.000 piedi era più manovrabile e decisamente più veloce. Tra gli aspetti negativi sono da ricordare lo scarso armamento che si dimostrava meno adatto di quello ostentato dall'F-86 (il velivolo americano disponeva di 6 mtr. da 12,7 mm, mentre il caccia russo montava 3 cannoncini: 2 da 23 e 1 da 37). Il «Sabre» si dimostrava poi superiore nella velocità in picchiata e nella stabilità, costituendo un'ottima piattaforma di tiro. Le cifre ufficiali del conflitto sancirono tuttavia, con l'abbattimento di 792 MiG-15, la vittoria degli americani. Essi ponevano sul piatto della bilancia, durante gli scontri aerei, la non irrilevante esperienza acquisita nell'ultimo conflitto mondiale. E fra i tanti «manici» presenti in Corea ci preme ricordare il Col. Francis S. Grabesky (28 vittorie sul fronte tedesco nella II Guerra Mondiale) e il Col. Harry Thing (11 vittorie ottenute sui fronti più disparati).

L'inadeguatezza della preparazione dei piloti cino-coreani traspare anche dal fatto che contro aerei notevolmente inferiori ai MiG-15 quali gli F-80C (il primo aereo ad abbattere un MiG), gli F9J Phanter, gli F-84 e persino velivoli quali il Sea Fury, i piloti rossi si trovarono spesso a soccombere.

Aldilà delle statistiche non è comunque possibile inficiare la tesi che vede nel MiG-15 un ottimo aeroplano. In mani adeguate esso si rivelò estremamente efficace e non a caso se un pilota quale Woon Young nel corso di un solo combattimento riuscì ad abbattere un F-86 danneggiandone altri 8 di cui 4 seriamente. Il MiG-15 segnò una tappa fondamentale nello sviluppo dell'aeronautica che vide la sua formula vincente, come ricordato in apertura, nella fusione di una cellula semplice e robusta con un motore di classe quale il Nene 2 britannico.


1
2
3
4
5
A
Aldo Zanfi
ZNFLD1980
non in scala / not to scale
tav. I





Aldo Zanfi

non in scala / not to scale

tav.II

Le versioni

MiG-15: la versione iniziale, basata sul prototipo S-01, denominata semplicemente MiG-15 fu prodotta in modo cospicuo a partire dal 1948. Tale versione venne esportata anche all'estero e prodotta su licenza. In alcuni paesi come Polonia e Cecoslovacchia il velivolo assunse una diversa denominazione (LIM-1 per la prima e S-102 per la seconda). La produzione in Unione Sovietica continuò fino al 1950 anno in cui tale modello fu sostituito dalla versione migliorata MiG-15 bis. A questa serie appartengono gli esemplari polacchi portati in Occidente da piloti disertori. Il codice di identificazione del velivolo in ambito Nato fu FAGOT-A.

MiG-15 Bis: fu la seconda versione di serie prodotta nel maggior numero di esemplari. Le innovazioni più importanti riguardarono la sostituzione del motore RD-45 col Klimov VK-1 maggiormente potenziato e in grado di fornire 2700 Kg/s aumentabili fino a 3600 kg/s con iniezione di acqua. I due cannoni del tipo NS-23 furono sostituiti da due cannoni pari calibro, ma con cadenza di tiro quasi raddoppiata (da 550 colpi/min. a 850 colpi/min.).
Altre variazioni riguardarono la dotazione radio elettronica che venne a comprendere un apparato IFF, radioaltimetro e radiobussola; gli aerofreni di superficie maggiorata: gli ipersostentatori perforati ed il faro d'atterraggio installato nella semiala sinistra anziché entro la presa d'aria destra.
Il nuovo modello bis si distingueva inoltre esternamente per la nuova disposizione delle antenne, cui si aggiungevano quelle del radioaltimetro, poste una sotto l'estremità della semiala sinistra ed una sotto la radice della semiala destra. Questa versione, prodotta anche in Cecoslovacchia con la sigla S-103 ed in Polonia con la sigla LIM-2, venne anche denominata MiG-15SD (la precedente versione era conosciuta anche come MiG-15 S) e diede origine ad una serie di varianti e di studi che portarono alla realizzazione del MiG-15 SB da attacco al suolo, con piloni alari, parafreno e predisposizione per razzi al decollo; del MiG-15 bis R da ricognizione, con due fotocamere in un pod ventrale ed infine ad una variante caccia-bombardiere con capacità di trasportare 4 bombe sub-alari da 100 Kg.
MiG-15 UTI: fu la versione biposto, ottenuta con l'inserimento di un secondo posto alle spalle di quello del pilota e sito più in alto rispetto a questo. La fusoliera non necessitò di altre modifiche strutturali. La capacità del carburante venne ridotta a 815 litri (contro i 1047 della versione bis). Anche l'armamento subì delle modifiche, passando a due cannoni da 23 mm più una mitragliatrice da 12,7 mm. La velocità limite fu ridotta a Mach 0,83. La tangenza operativa fu di 14.600 m. Il nome in codice NATO fu MIDGET A/B.
È infine da ricordare che dalla versione UTI venne elaborato il primo intercettore notturno della VVS, armato con due cannoncini NS-23, che prese la sigla SP-5. Un certo numero di monoposto, risiglati MiG-15 P, ricevette il radar tipo Izumrud. Il MiG-15 UTI venne costruito anche in Cecoslovacchia con la sigla CS-102 ed in Polonia come SBLim-1.

I modelli KP (Scala 1/72)

Tra i modelli prodotti dalla ditta cecoslovacca Kovozavody Prostejov vi sono un MiG-15 ed un MiG-15 UTI.
Il modello del monoposto è costituito di quattro stampate in plastica grigio chiarissimo (per complessivi 53 pezzi) ed una in plastica trasparente (comprendente il tettuccio ed il piedistallo). Il modello si presenta bene, con poche sbavature (peraltro facilmente eliminabili) e senza ritiri, con i dettagli finemente stampati in rilievo (sono però in rilievo anche le linee che definiscono la forma degli aerofreni nella parte posteriore della fusoliera; linee che sarebbe più esatto incidere), per cui si raccomanda di usare una certa attenzione durante la stuccatura. Gli interni sono costituiti da una «vasca» comprendente anche le consolles laterali, dal sedile, barra di comando, pedaliera e cruscotto: nel complesso si tratta di un insieme abbastanza buono ma che è possibile particolareggiare ulteriormente. Non eccezionale è invece il tettuccio che, per quanto esatto nella forma, è (male comune a tutti i kits della KP) leggermente segnato, per cui richiede una passata con carta abrasiva molto fine ed una seguente operazione di lucidatura. Il tutto va eseguito prestando la dovuta attenzione a non rovinare il dettaglio dell'intelaiatura. I vani dei carrelli sono chiusi (anche se, specialmente quello anteriore, poco profondi); quelli alari sono anche dettagliati internamente. Inesatta è la forma della parte anteriore del ruotino, errore che si ripete anche sui relativi portelli. Discrete invece le gambe dei carrelli, così come le ruote, che hanno i cerchioni dettagliati. I portelli dei vani principali sono stampati in un pezzo unico e recano le incisioni per la separazione delle varie parti.
Praticamente perfetta è la pannellatura: gli unici difetti riscontrati sono l'assenza delle carenature dei fori di espulsione dei bossoli sul lato sinistro della parte inferiore del muso ed il «corno» di compensazione all'estremità superiore del timone di direzione che è troppo grosso. Non molto ben realizzato è, per contro, l'armamento di lancio (i due cannoni da 25 mm ed il terzo da 37 mm) di cui consigliamo la sostituzione delle canne con altre che si potranno ottenere tirando dello sprue a caldo.
Buona la presa d'aria frontale, che però richiede una certa attenzione durante la colorazione e molto buona l'idea di fornire anche il cono di scarico, il cui unico difetto è quello di essere forse un po' troppo corto.
Oltre alla versione base, da caccia, il kit permette la realizzazione della variante MiG-15 SB caccia-bombardiere, in quanto sono forniti (oltre ai classici serbatoi subalari) quattro punti d'attacco con alcuni carichi bellici: quattro razzi aria-terra di grosso calibro (abbastanza ben fatti, ma bisognosi della consueta passata di carta abrasiva) e due contenitori lanciarazzi. Vi sono anche due razzi ausiliari per il decollo tipo RATOG.
Le decals, lucide e con film molto sottile, non sono purtroppo all'altezza del resto del modello, in quanto il rosso risulta essere fuori registro ed il blu troppo trasparente. Le insegne fornite sono per tre esemplari. uno nordcoreano (immatricolato 22) in metallo naturale con muso rosso e raffigurato anche sul coperchio della scatola nell'atto di abbattere un F-86 Sabre. Gli altri due sono cecoslovacchi. Il primo di questi è un velivolo appartenente ad una pattuglia acrobatica (immatricolato EP-02) ed avente le superfici superiori rosse e le inferiori in metallo naturale. Il secondo è un esemplare

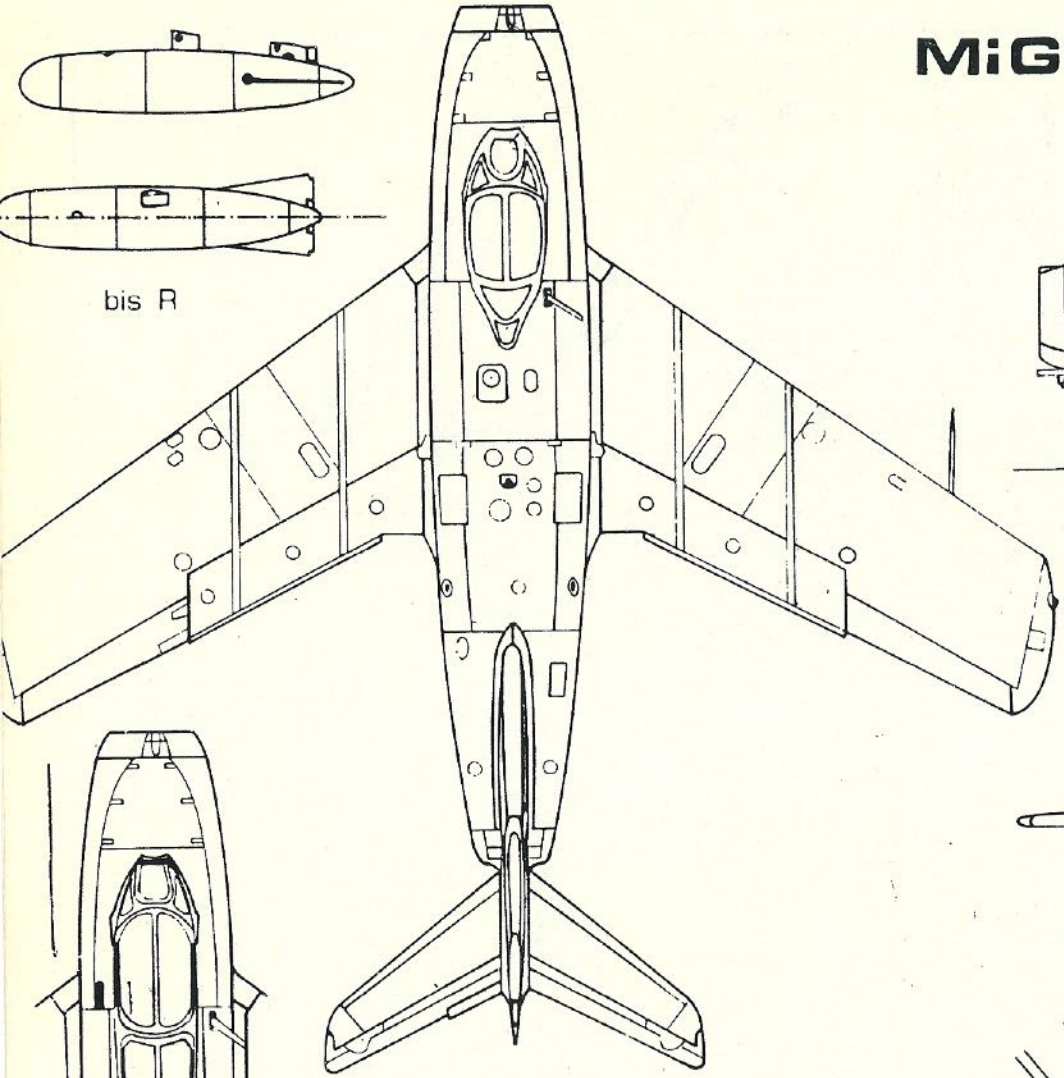
appartenente al Reggimento Aereo «Ostravsky», interamente nell'usuale color metallo naturale e che, su un lato della scatola, appare immatricolato 0542, ma per il quale sono fornite ben tre serie complete (chissà perché proprio tre) di numeri dallo 0 al 9. Un'altra stranezza delle decals riguardanti questo modello è il fatto che, sebbene l'aereo porti sul muso l'insegna del reparto (uno scudo azzurro con un cavallo bianco e particolari verdi, marrone e rossi), questa sia riprodotta nelle decals come un semplice scudo bianco da dipingere convenientemente una volta posizionato.
Per quanto riguarda il modello del biposto, valgono le stesse considerazioni fatte per il kit del monoposto, in quanto identiche sono le stampate relative alle ali ed ai piani orizzontali mentre, logicamente, sono state modificate le due contenenti le varie parti della fusoliera.
Gli interni presentano la «vasca» allungata, oltre che naturalmente, due sedili, cruscotti, barre di comando e pedaliere. I trasparenti comprendono, oltre ai due tettucci (realizzati in un unico pezzo), anche il parabrezza interno dell'abitacolo posteriore.
L'armamento è stato ridotto ad una sola mitragliatrice sul lato sinistro del muso ed i carichi subalari limitati ai due serbatoi (ai quali consigliamo di sostituire le alette con pezzetti di plasticard più sottile). Unico difetto riscontrato è l'inesattezza della parte terminale della carenatura posteriore del secondo abitacolo, la cui base presenta uno scalino troppo accentuato.
Anche qui le decals sono per tre esemplari: uno mimetizzato a larghe bande verdi e marrone con le superfici inferiori azzurre dell'Aeronautica Polacca (matr. 312) e gli altri due nel solito metallo naturale, di cui uno cecoslovacco (matr. 2513, del Reggimento Aereo Ostravsky che porta l'insegna di reparto realizzata come semplice scudetto bianco, come per il monoposto) e l'altro nordvietnamita.
Il giudizio complessivo su questi due modelli è comunque positivo, per l'indiscusso salto di qualità rispetto all'ormai «antico» modello pariscala Airfix, nonostante i difetti comuni a tutti i modelli KP, che sono i trasparenti leggermente segnati e la non buona qualità delle decals.

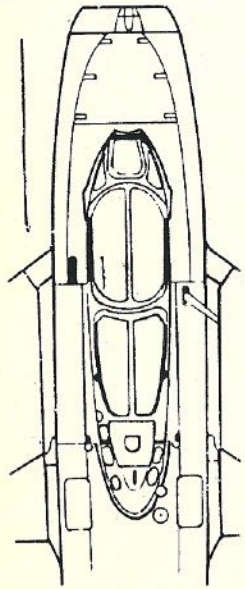
Il modello Monogram (Scala 1/48)
Si tratta di un MiG-15 bis formato da 49 pezzi in plastica grigio chiaro più 4 trasparenti (uno di questi è la «stampella» da applicare alla coda del modello per farlo reggere su tre punti) con dettagli esterni molto fini, stampati in rilievo. Completamente assenti le sbavature ed i ritiri della plastica mentre vi sono, purtroppo, alcuni cerchietti di stampata sulle facce interne dei portelli del vano carrello principale e degli aerofreni, peraltro ben dettagliati). Nell'esemplare esaminato la semiala destra era leggermente svergolata.
Gli interni dell'abitacolo sono composti da una «vasca» comprendente anche il sedile (soluzione forse criticabile) e la pedaliera, dal poggiatesta, cruscotto e barra di comando. Nel complesso questi pezzi si presentano molto bene ed una volta assemblati danno una buona impressione di «pieno» all'abitacolo. Il tettuccio è composto da quattro parti: due trasparenti (il parabrezza e la goccia posteriore) molto limpidi e non troppo spessi, l'intelaiatura scorrevole (che è effettivamente scorrevole a prezzo di una fessura di dimensioni non indifferenti) ed una piastra corazzata per la protezione della testa del pilota.
Buono il complesso del carrello anteriore, la cui gamba è scomposta in due parti, ma con la forcella di forma sbagliata ed il cui vano è prolungato all'indietro a formare il vano munizioni per l'armamento (consigliamo però di chiudere quest'ultimo con l'apposito pannello, in quanto non ci sembra adeguatamente dettagliato). Chiusi e particolareggiati sono anche i vani del carrello principale, le cui gambe di forza sono fornite dal martinetto di retrazione. Sono riprodotti in pezzi separati sia i flaps che gli aerofreni, tutti adeguatamente dettagliati sulle facce interne, così come i relativi vani di retrazione. Ben fatto è il cono di scarico, mentre la presa d'aria frontale appare piuttosto «vuota», in quanto manca una paratia posteriore a chiusura. Sul divisore frontale è comunque presente il faretto d'atterraggio, realizzato con un pezzo trasparente.
Per quanto riguarda i particolari esterni si nota che risultano essere troppo spesse le cerniere della parte superiore del timone di direzione; errate nella parte anteriore le paretine antiscorrimento sull'estradosso alare in quanto hanno una curvatura troppo piatta (sono tuttavia abbastanza sottili); mancano poi su entrambi i lati della parte inferiore del muso le carenature dei fori di espulsione dei bossoli (due a sinistra ed una, più grossa, a destra). Come carichi esterni sono forniti due serbatoi del tipo con attacco diretto all'intradosso alare (senza pilone)
Le decals permettono la realizzazione di tre esemplari: uno cinese mimetico e due, russo e nordcoreano, in metallo naturale. Sono lucide con film sottile e

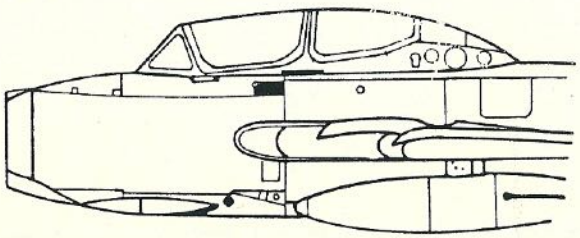
Vista laterale del muso *di un velivolo cecoslovacco che permette di notare diversi particolari quali la carenatura del cannone da 37 mm. e quella, più piccola, del foro di espulsione dei bossoli, l'attacco dell'antenna a filo davanti alla base dell'antenna a lama e la curvatura della parte anteriore della paretina anti-scorrimento interna dell'ala destra.*

MiG-15

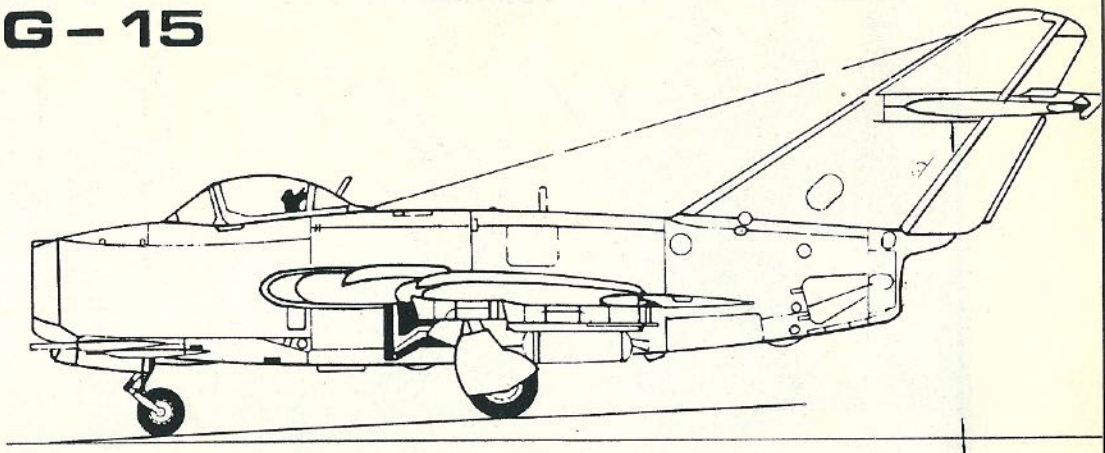
bis R

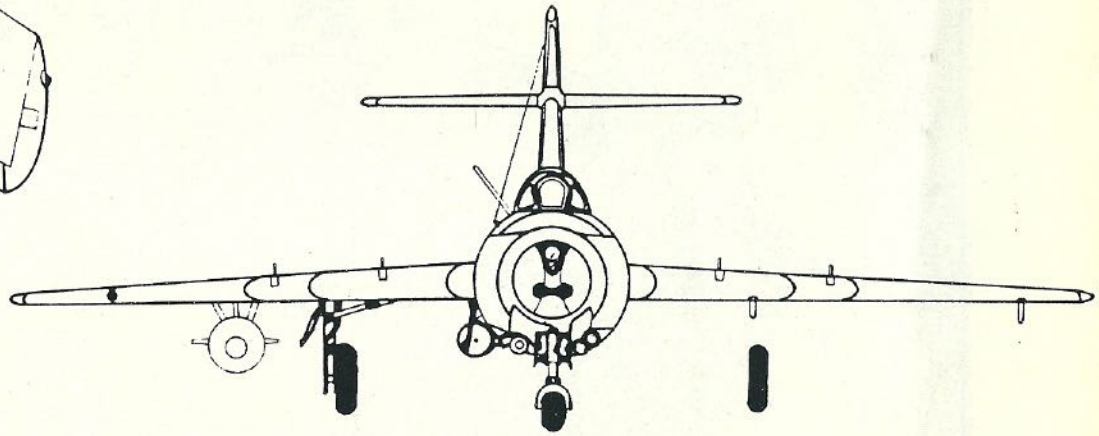


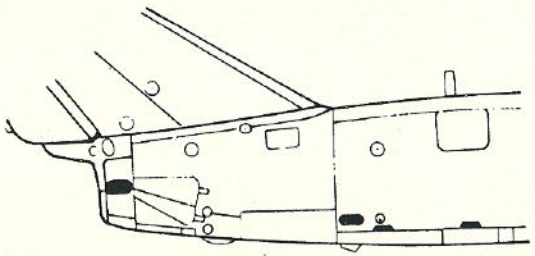




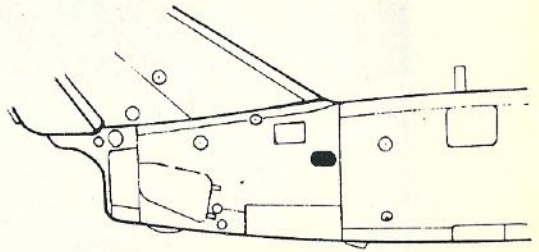
MiG-15 UTI



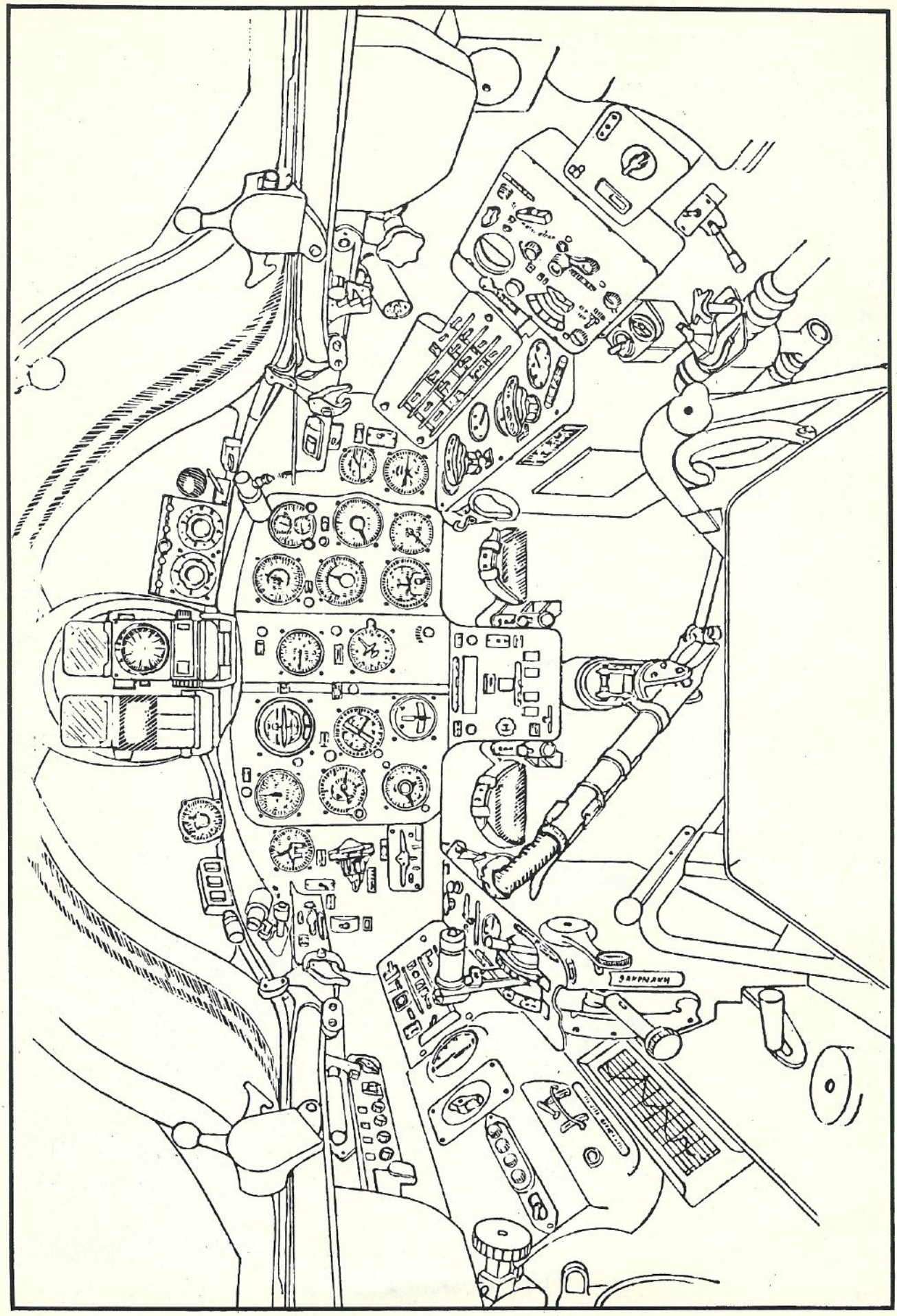




MiG-15



MiG-15 bis



trasparente ma, almeno nell'esemplare esaminato, abbastanza fuori registro.
Il giudizio finale è comunque positivo, per l'accuratezza generale del modello (tutti i vari difetti sono facilmente rimediabili) e per l'originalità del soggetto, di cui questo kit è l'unico rappresentante in questa scala.

Note generali
Tutti i velivoli rappresentati sono in metallo naturale. Le aree punteggiate indicano i pannelli che appaiono più scuri nel colore generale. In ogni profilo le insegne di nazionalità sono rappresentate come sagome riempite in nero (esse appaiono nella loro forma reale nella tavola II).
Nel disegno A è mostrata la walkway alare destra che è nera.
Ricordiamo che la variante -15 bis differisce dalla -15 per la forma degli aerofreni (più piccoli in quest'ultima versione) e per un leggero allargamento del cono di scarico.

Profilo 1: AVIA S-103 (Mig-15 bis «Fagot-A») vedi da pag. 27
Si tratta di uno dei velivoli più utilizzati da una pattuglia acrobatica cecoslovacca. Il pannello antiriflesso è nero, mentre la fascia sul bordo della presa d'aria e l'estremità del piano verticale sono in rosso. Rossa è pure la freccia sui lati della fusoliera, che si estende sull'estradosso alare come mostrato nel disegno B. Il numero 3233 in fusoliera è nero. L'insegna di nazionalità (vedi dis.E) compare nelle quattro posizioni alari e sui lati del piano verticale e consiste in un disco diviso in tre settori dimensionalmente uguali: uno blu (sempre rivolto nella direzione di volo), uno bianco (rivolto vero l'alto sul piano verticale e verso l'esterno sulle ali) e uno rosso; il tutto con un sottile bordo blu. Da notare l'assenza delle walkways alari.

Profilo 2: Avia C-S102 (Mig-15 UTI «Midget A»)
Trattasi di uno dei due aerei utilizzati per le prove del sedile eiettabile VS1 destinato all'Aero L-39 Albatros. Come si vede il velivolo è disarmato ed è stato privato del tettuccio del secondo abitacolo, la cui carenatura posteriore è stata modificata. Inoltre, internamente, è stata installata una lunga guida per il sedile. L'immatricolazione OK-010, così come le strisce di riferimento in fusoliera e sul piano verticale, è in nero. Non compaiono insegne di nazionalità.

Profilo 3: Avia S-103 (MiG-15 bis «Fagot B»)
Un altro monoposto cecoslovacco. Le fasce in fusoliera sono nello stesso blu delle insegne di nazionalità ed appaiono piuttosto sbiadite. Il numero 3934 in fusoliera è nero. Le insegne di nazionalità (vedi quanto detto per il profilo 1) sono nelle quattro posizioni alari e sui lati del piano verticale.

Profilo 4: MiG-15 UTI «Midget A»
Appartenente allo Hävittäjälaivue 31 della Ilmavoimat finlandese, questo velivolo è caratterizzato dalla non usuale posizione dell'insegna di nazionalità di fusoliera (le insegne di nazionalità sono anche nelle quattro posizioni alari). I codici MU-3 sono in nero. La coccarda finlandese (vedi dis. F) è, partendo dal centro, in bianco-blu-bianco, con un sottile bordo esterno blu. Notare che le walkways alari si estendono anche al raccordo ala-fusoliera.

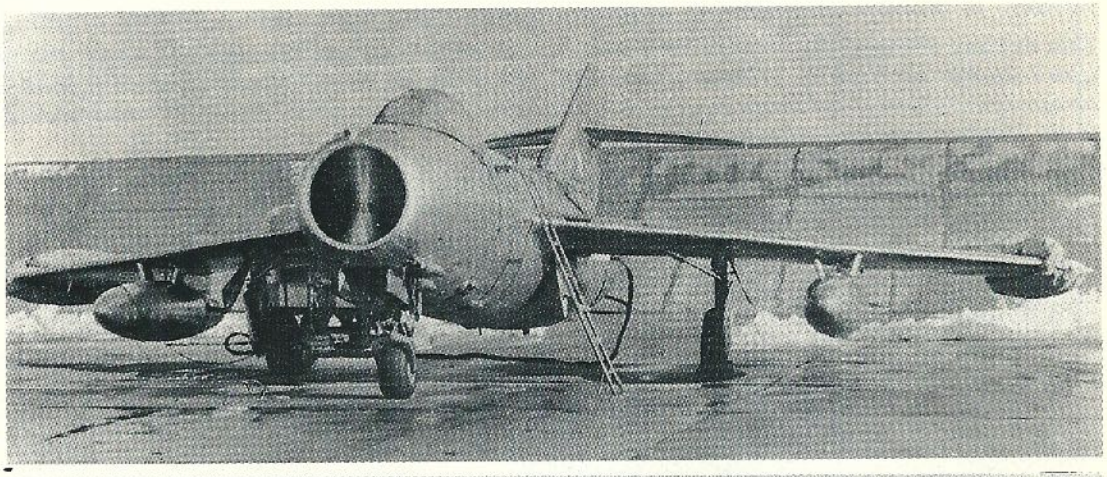
Uno dei due «Midget-A» *utilizzati per le prove del sedile eiettabile destinato all'addestratore Aero L 39 Albatros (l'altro velivolo usato è illustrato nel Profilo 2). L'immatricolazione OK-10 è in nero così come la linea di riferimento in fusoliera, mentre sulla deriva compare la «cancellatura» dell'insegna di nazionalità cecoslovacca. Come nel velivolo del Profilo 2, il secondo abitacolo è privo di tettuccio e la sua carenatura posteriore è stata leggermente rialzata.*

Profilo 5: Shenyang F-2 (MiG-15 «Fagot-A»
Velivolo esposto presso il Museo delle Forze Armate a Pechino. È nei colori di un volontario cinese, asso di nove vittorie (notare le nove stellette rosse sotto la parte mobile della cappottina, riportate solo sul lato sinistro) della guerra di Corea. Il numero 079 sul muso e l'estremità del piano verticale sono in rosso. Questo aereo porta le insegne nord-coreane (nelle sei posizioni) che sono costituite (vedi dis.G) da una stella rossa a cinque punte su fondo metallo naturale (particolarità di questo velivolo, in quanto solitamente il fondo è bianco), iscritta in una corona circolare tricolore (dall'interno: rosso-bianco-blu).

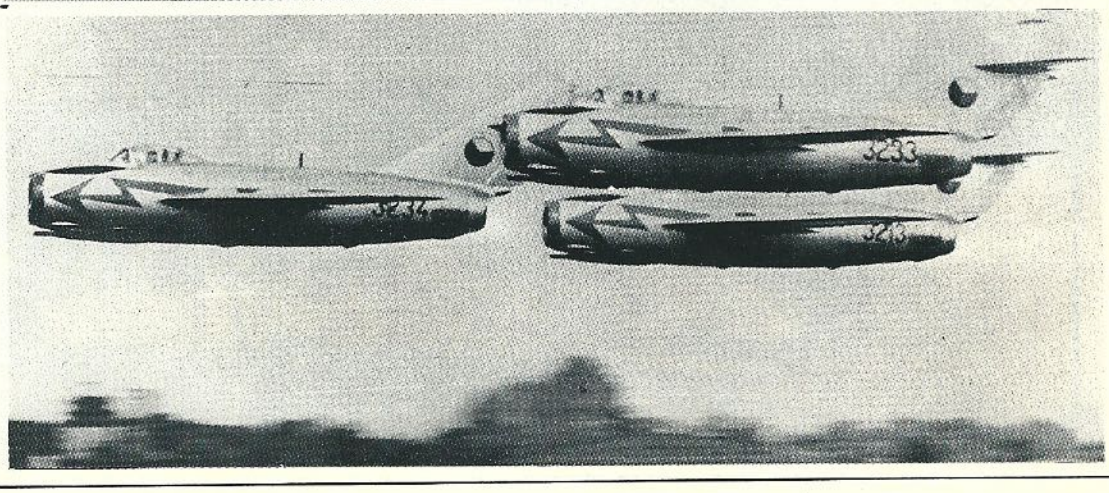
Profilo 6: VSK-Mielec SBLim-1 (MiG-15 UTI «Midget-A»)
Si tratta di un biposto polacco. Il numero 46 sul muso è in nero. Le insegne di nazionalità sono nelle quattro posizioni alari, sui lati della fusoliera e del piano verticale e consistono (vedi dis.H) in un quadrato diviso in quattro parti uguali (a loro volta quadrate) bianche e rosse, con un bordo anch'esso rosso e bianco.

Profilo 7: Mikoyan-Gurevich MiG-15 bis «Fagot B»
Velivolo cinese utilizzato durante la Guerra di Corea. Il pannello antiriflesso è nero; la parte inferiore del muso, la metà superiore del piano verticale, le ali ed i piani orizzontali (sia le superfici superiori che quelle inferiori) sono in rosso. Dello stesso colore è anche la scritta in ideogrammi che compare sui lati della fusoliera, così come quella, più piccola, sui serbatoi subalari (solo sui lati esterni rispetto al velivolo).
Il numero 1177 sul muso è in nero. Sul piano verticale vi è un grosso stemma consistente (vedi dis. C) in uno scudo rosso bordato di giallo, con le scritte, la piccola insegna di nazionalità ed i rami all'interno di esso, pure in giallo. L'insegna di nazionalità (presente nelle sei posizioni) è costituita da una stella rossa a cinque punte bordata di giallo con un ideogramma pure giallo al centro e due braccia laterali anch'esse rosse con bordo giallo.

Profilo 8: Mikoyan-Gurevic MiG-15 UTI «Midget B»
Si tratta di un biposto pakistano. Il numero 715618 in coda è nero e le ultime tre cifre sono riportate (sempre in nero) sui lati del muso e sul divisore centrale della presa d'aria (vedi dis.D). Le insegne di nazionalità pakistane consistono in coccarde (vedi dis. M1) bianco-verdi nelle sei posizioni, più un fin flash (vedi dis.M2) quadrato, anch'esso verde, che reca una mezzaluna ed una piccola stella a cinque punte in bianco, sui lati del piano verticale.
Ricordiamo che, per quanto riguarda la scala 1/72, le insegne cinesi si possono reperire nel foglio Esci n. 102; quelle polacche, cecoslovacche (però senza il bordo esterno blu), finlandesi (anch'esse senza bordo esterno blu) e pakistane, nel foglio Esci n. 99. Decals complete per la realizzazione di un modello sono nei fogli Microscale 72-101 (comprendente anche insegne



Questa vista anteriore permette *di notare diversi particolari: le carenature dei fori di espulsione dei bossoli sul lato sinistro del muso (assenti sia nei modelli KP che nel Monogram), la cinemitragliatrice sul labbro superiore della presa d'aria, leggermente disassata e l'esatta angolazione dei portelli dei vani del carrello. Da notare anche la forma degli attacchi dei serbatoi subalari.*



Alcuni dei MiG-15bis *di una pattuglia acrobatica cecoslovacca ripresi durante un passaggio a bassa quota. Come si può vedere, questi aerei conservano l'armamento di lancio*

per MiG-21) ed Esci n. 72 avente come soggetto diversi aerei della guerra del Vietnam (oltre ad un MiG-15 nordvietnamita vi sono anche uno A-1H Skyraider, un F-4J Phantom II, un MiG-21, uno F8F-1 Bearcat ed un F6F-5 Hellcat). Per quanto riguarda la scala 1/48 il MiG-15 è proposto nei fogli Microscale 48-29 e 48-30.

Tabella comparativa delle caratteristiche del MiG-15

Versione	MiG-15	MiG-15 Bis	MiG-15 UTI
Motore	Kelomel RD-45	Klimov VK-1	Kelomel RD-45FA
Apertura alare mt.	10,08	10,08	10,08
Lunghezza mt.	10,515	10,515	10,515
Altezza mt	3,40	3,40	3,40
Superf. alare mq	23,7	23,7	23,7
Peso a vuoto Kg	3382	3777	3450
Peso normale operativo Kg	4806	4794/5022	4850
Velocità max. Kmh	1050 (Mach 0,86)	1075 (Mach 0,87)	1015 (Mach 0,83)
Tangenza prat. mt	15.200	15.700	14.600
Autonomia norm./ max. carico Km	770/1350	770/1350	679/1200
Armamento lancio	1x37 mm N37 con 40 colpi + 2x23 mm NR-23 con 80 colpi per arma	1x37 mm N-37 con 40 colpi + 2x23 mm NR-23 con 80 colpi per arma	2x23 mm NR-23 oppure 1x23 mm + 1x12,7 mm

RECENSIONI LIBRI

a cura di Gianpiero Piva

H. J. Nowarra «Fernaufklärer 1915-1945» Motorbuch Verlag. DM 42.

Concludendo l'argomento iniziato nel 1981 col volume «Nahaufklärer 1910-1945», Nowarra affronta questa volta i ricognitori a lungo raggio, dedicandovi un libro di 207 pagine con circa 250 foto in bianco e nero. Si tratta di un'opera essenzialmente iconografica, col testo ridotto al minimo indispensabile, ma comunque ricco di notizie anche particolareggiate e dettagliate. Per quanto riguarda le immagini, tralasciando quelle relative al primo conflitto mondiale, dobbiamo riconoscere che la scelta è abbastanza buona, non certo eccezionale, per cui, accanto a foto già edite, ne abbiamo una discreta percentuale proveniente da archivi privati e, anche se non sempre belle tecnicamente, sono a volte interessanti, almeno per gli addetti ai lavori. Abbiamo detto «addetti ai lavori» poiché quest'opera riteniamo sia rivolta essenzialmente a chi sia già piuttosto addentro all'argomento Luftwaffe 1939/45 e quindi lo sconsigliamo a chi abbia solo un interesse superficiale oppure, al contrario, speri, da un punto di vista modellistico, di trovarvi delle immagini eccezionali per rarità ed interesse.

J. R. Beaman jr. «Messerschmitt Bf109 in action» part 2 - Squadron/Signal. L. 10.800

Dopo la prima parte dedicata al Bf 109E recensiamo il secondo volume di Beaman dedicato alle varianti del '109 dalla F alla K comprese.
In 53 pagine effettive sono elencate tutte le versioni dell'immortale caccia, con grande dovizia di disegni e dettagli. Escludendo quelle relative al G-10 e K, le immagini sono in buona parte già note, almeno per chi possieda una biblioteca piuttosto ben fornita, ma riteniamo che il vero grande valore di quest'opera sia costituito dai profili tecnici e dai disegni di dettagli, che comprendono praticamente tutto, dalla fotocamera Rb 50/30 ai tre diversi serbatoi ausiliari del G, dalle istallazioni di apparecchiature fotografiche ai tipi di antenna a filo, per giungere infine ai vari profili della coda in legno del G.10. Per chi già possiede l'altra opera fondamentale di Beaman, «The last of the eagles», questo volumetto potrà sembrare a prima vista un doppione, ma, ad un più attento esame, scoprirà che vi sono differenze, nel senso che anche gli stessi disegni sono più completi ed aggiornati, bastino per per tutti due soli esempi: la spiegazione a pag. 34 dello scopo del rigonfiamento e della piccola presa d'aria sul lato destro del cofano oppure a pag. 37 il disegno dell'aspetto esterno dell'installazione delle apparecchiature fotografiche (finalmente!) sul G-8. A tutto ciò aggiungiamo infine tredici ottimi disegni a colori del sempre bravissimo Greer ed otteniamo un volume che, dato anche il rapporto contenuto/prezzo, ci sentiamo di raccomandare incondizionatamente.

7° CONCORSO CREMONESE DI MODELLISMO STATICO

di Gianpiero Piva

Dal 25 aprile al 1° maggio ha avuto luogo il 7° Concorso Cremonese di Modellismo Statico Aereo, organizzato dalla locale associazione, il CASC (Club Aeromodellismo Statico Cremona). Alla rassegna hanno partecipato una decina di Clubs provenienti da varie regioni, che hanno presentato in totale oltre 150 modelli, suddivisi in 5 categorie: 1° – dalle origini al 1935 (scala 1/72); 2° – dal 1936 al 1945 (1/72); 3° – dal 1946 ai giorni nostri (1/72); 4° – dalle origini al 1945 (altre scale); 5° – dal 1946 ai giorni nostri (altre scale).

L'alto livello delle realizzazioni ha reso assai impegnativi i lavori della Giuria, che ha operato in base ai criteri di valutazione concordati nell'ambito del CCCM (Comitato di Coordinamento Club di Modellismo) ed ha dichiarato vincitori i seguenti modelli (tra parentesi il nominativo dell'autore, ed il Club di appartenenza):

1ª categoria: 1° classificato Sopwith 1 1/2 Strutter (Sermarini B., CASC Cremona); 2° classificato Siemens Schuckert (Ferrara R., CMPR Milano); 3° classificato Hanriot HD1 (Pilati C., CMPR Milano).

2ª categoria: 1° classificato Junkers Ju 87D-3 (Piva G., AMS Verona); 2° classificato Fiat G18V (Lesma P., CMPR Milano; 3° classificato P47 Thunderbolt (Erichiello E., CMPR Ravenna).

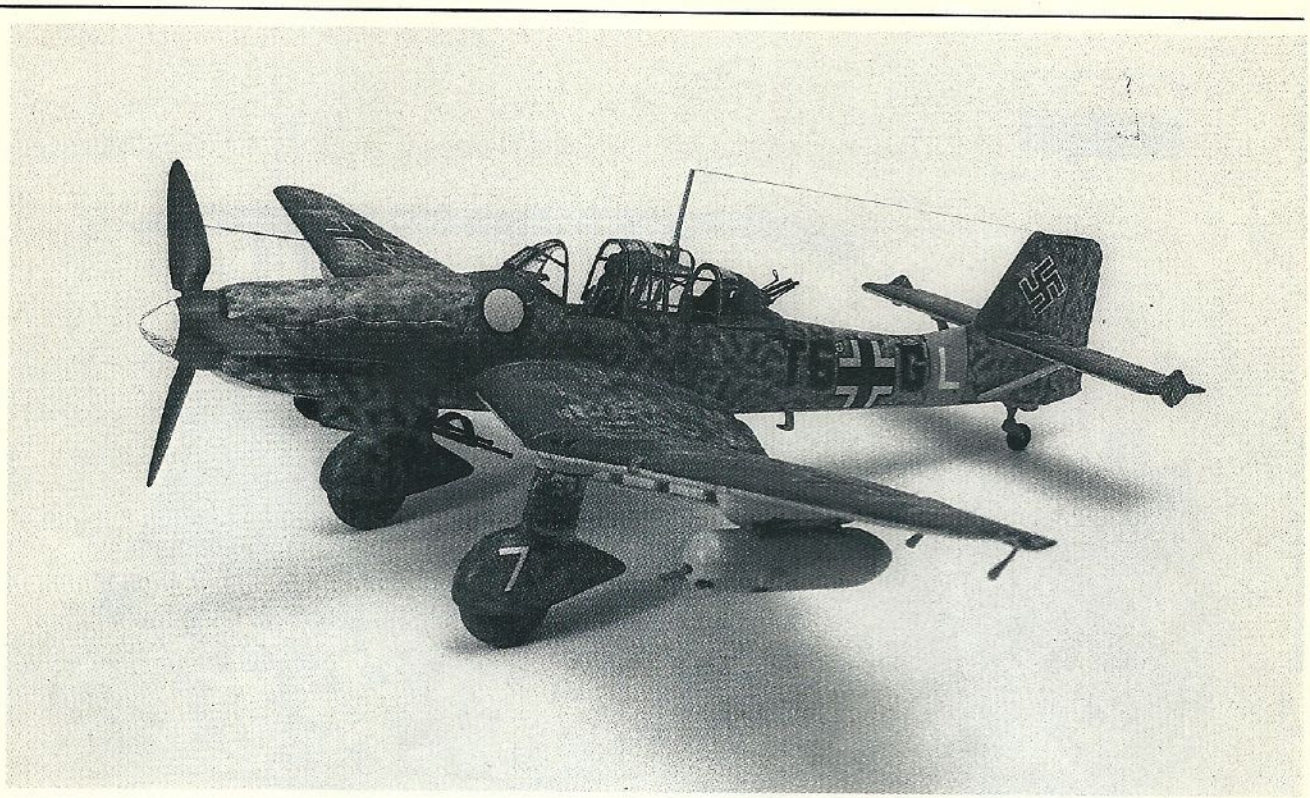
3ª categoria: 1° classificato Westland HC4 Commando (Catalano G., CMPR Milano; 2° classificato Caproni C22J (Grassi E., CASC Cremona); 3° classificato F14 Tomcat (Svagher L., GAM Bergamo).

4ª categoria: 1° classificato Bristol Boxkite (Bracco F.); 2° classificato Reggiane Re2005 (Orioli S., CMPR Milano); 3° classificato Hawker Hurricane (Club i 4 Gatti, Vicenza).

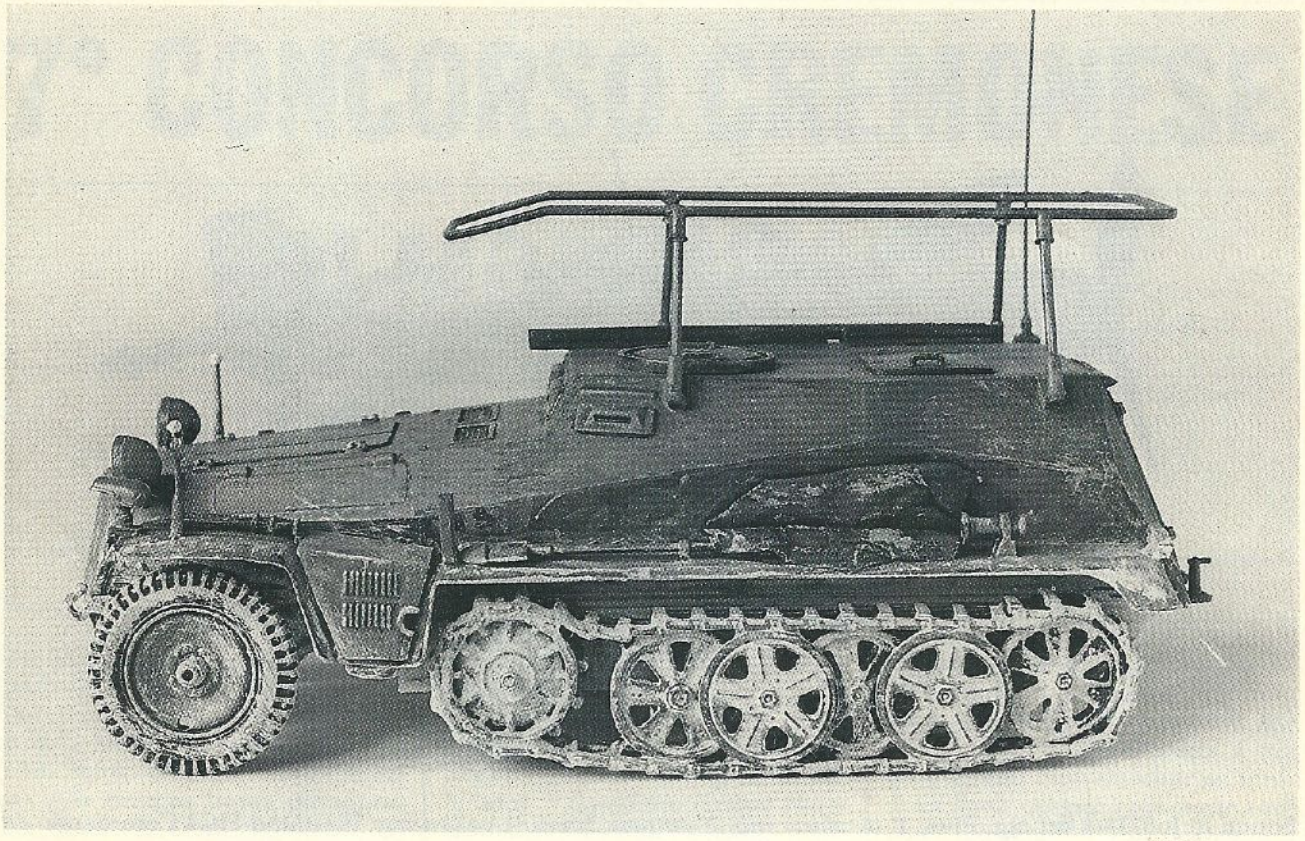
5ª categoria: 1° classificato F86 Sabre MkIV (Di Milia L., CMPR Milano); 2° classificato F80 Shooting Star (Chistè L., GMT Trento); 3° classificato F86 Sabre (Club i 4 Gatti, Vicenza).

Il premio speciale messo in palio dalla Delta Editrice (coppa «Aerei-Modellismo») è andato ad un F16 in scala 1/72 (Erichiello E., CMPR Ravenna), che è risultato essere il miglior modello rappresentante un aereo di un Paese europeo considerato «minore» dal punto di vista aeronautico; infine il trofeo CASC-Banca Popolare Cremona è stato definitivamente assegnato al CMPR Milano, che nel corso di tre edizioni non consecutive del Concorso ha ottenuto il maggior punteggio.

L'F86 Sabre *del sig. Di Milia, primo classificato nella 5ª categoria.*



Sopra: lo Ju87D-3 del sig. Piva, 1° *classificato nella 2ª categoria.* **Sotto: il bellissimo Westland HC4 Commando** *del sig. Catalano, che si è aggiudicato il primo premio nella 3ª categoria.*



Sd. Kfz. 253

di Andrea Tallillo

Quando apparvero i primi «Sturmgeschutz», si pensò subito di mettere a loro disposizione veicoli protetti per l'osservazione ed il controllo del tiro, mezzi che erano veramente utili per un'efficiente acquisizione dei dati ed un corretto impiego degli stessi. Si scelse di modificare all'uopo lo Sd.Kfz 250 e tra il marzo ed il giugno del 1940 nacquero i primi 25 «Leichter Beobachtungs Kraftwagen Sd.Kfz 253» e fino al giugno 1941 se ne costruirono 285.

Il nuovo mezzo si differenziava dal «250» normale per essere un po' più protetto e a cielo coperto, nel quale era praticata un'apertura circolare con un semplice anello girevole per 360° munito di portello a due battenti e, dietro ad essa, un portello rettangolare. Oltre a particolari attrezzature ottiche ed agli apparati radio, nell'interno erano ospitati tavolini ripiegabili per mappe ed una mitragliatrice per la difesa del mezzo.

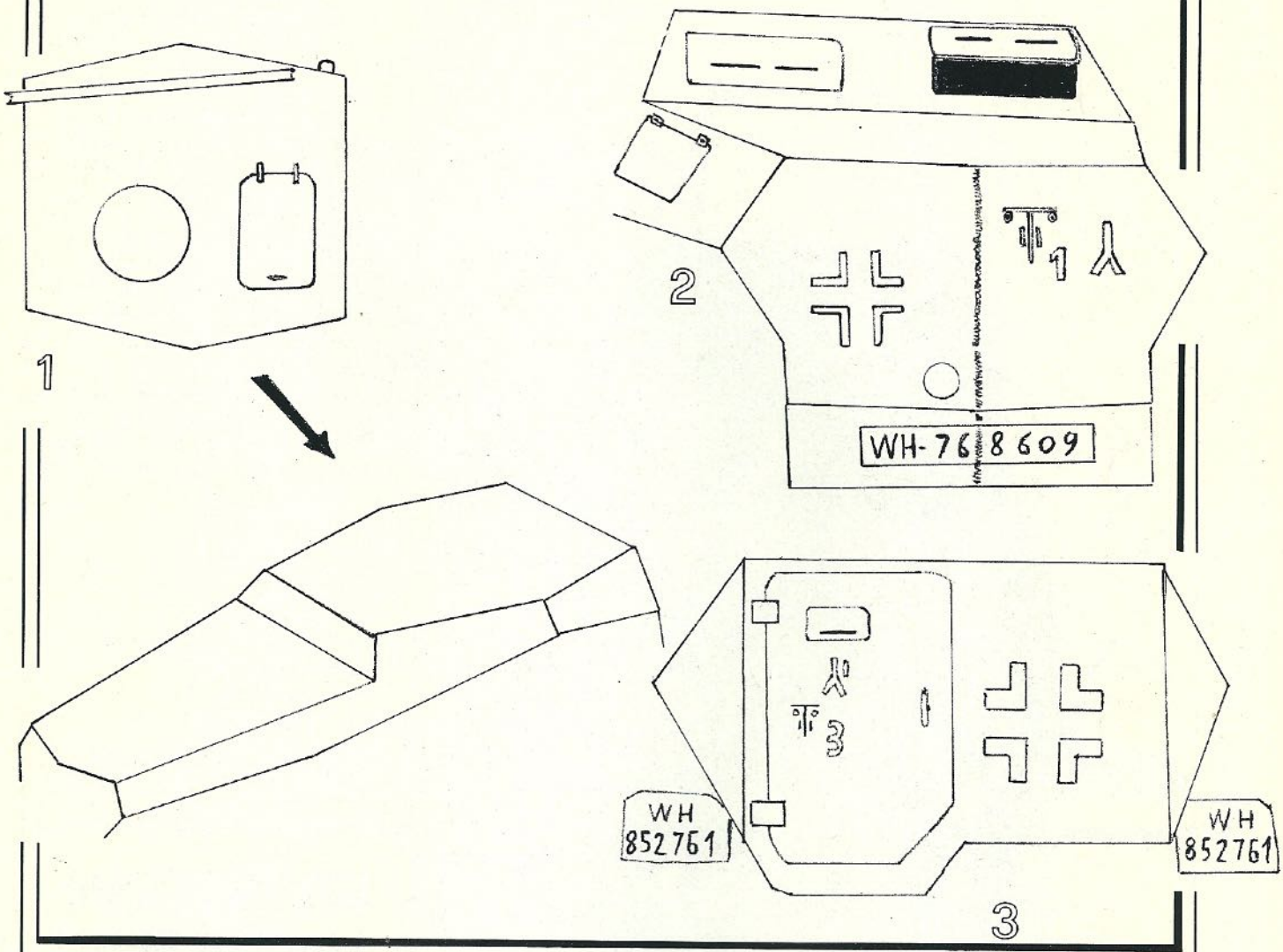
Man mano però che i reparti basati sullo Stug III aumentavano ci si accorse che era più conveniente affidare il compito a versioni specializzate a cielo aperto, come il 250/4 ed il 250/5. Di conseguenza molti degli esemplari restanti furono assegnati ai reparti di artiglieria delle divisioni corazzate e di granatieri corazzati, che li usarono a consumazione.

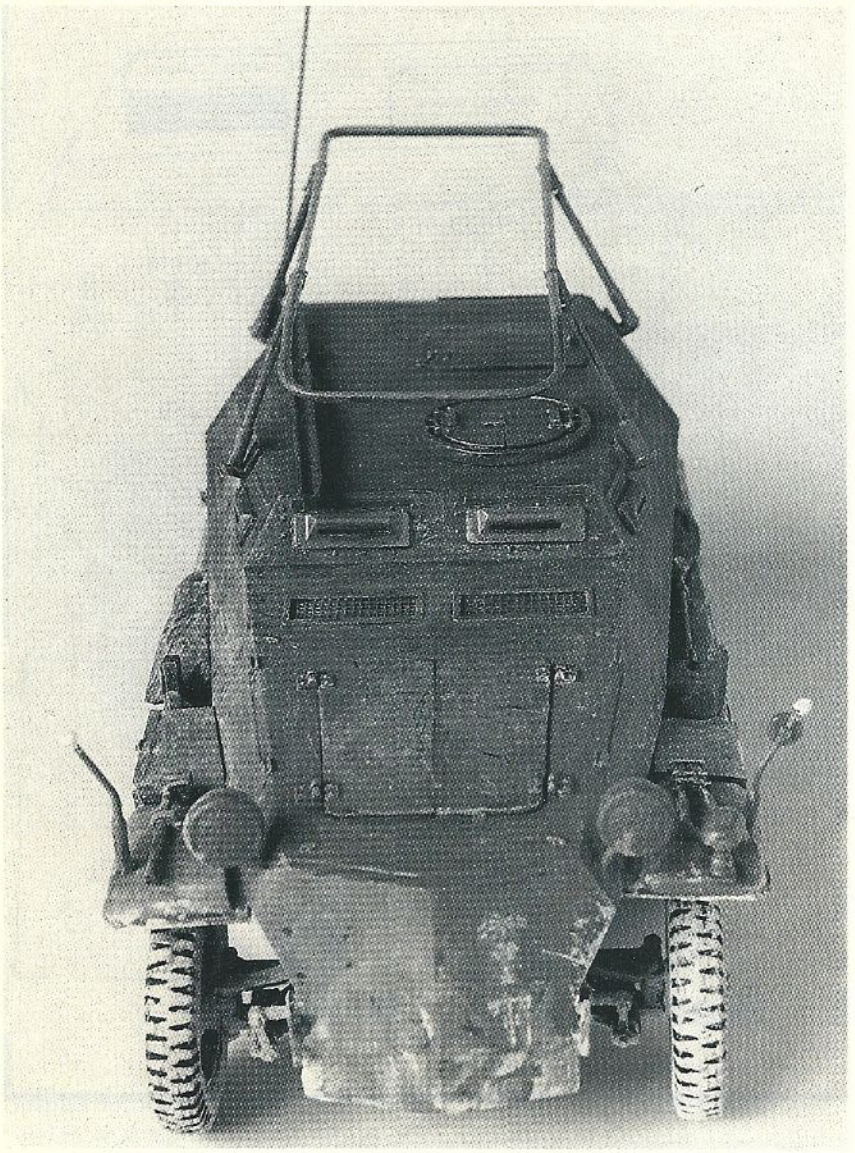
Il modello

Realizzare uno Sd.Kfz 253 costa poca fatica in quanto, come nella realtà, è disponibile il mezzo-base. Infatti, tre anni or sono, la Tamiya ha sfornato finalmente il 250/3, veicolo di per sé usatissimo ma, cosa più importante, modello base che si presta a molte potenziali conversioni. Il modello è veramente buono per l'attenzione ai dettagli e gli interni: saltando una descrizione più approfondita in quanto cercherò di tornare meglio sull'argomento, veniamo alla trasformazione vera e propria, che consiste principalmente nel coprire il vano equipaggio con un pezzo di plasticard opportunamente tagliato e sagomato, la cui giunzione con le pareti va naturalmente resa il più omogenea possibile con l'aiuto dello stucco. Naturalmente tutti gli interni vanno in questo modo ad arric-

In apertura dell'articolo: *un Sd.Kfz. 253 di un reggimento di artiglieria del DAK all'inizio del 1942. Si nota a malapena l'originale mimetica del veicolo.* **A destra:** *notare l'efficace invecchiamento e le targhe autocostruite. La radio Fug 8, per la quale era usata l'antenna a traliccio, poteva trasmettere fino a 40 km. Il mezzo è della 1a Batteria, Artillerie Reggiment 73 della 1 Panzerdivision nell'estate del 1941.*

A





In questa bella vista del modello, *oltre a molti particolari, si vedono lo stemma tattico e la palma del DAK.*

chire considerevolmente la nostra «banca dei pezzi». Una volta ottenuto il «guscio», si possono aggiungere al cielo la parte terminale di una cupola di Panzer IV Ausf. D Tamiya ed un portello rettangolare autocostruito ed il gioco è fatto. Per il resto non ci sono eccessive difficoltà a parte il cingolo in plastica che forse può sconcertare e per gli attacchi delle ruote anteriori. Avendo scelto un determinato esemplare ha dovuto modificare il caricamento e fare i fari foderati; veramente non mi è dispiaciuto togliere i fagotti già stampati sui parafanghi in quanto, volendo realizzare col tempo una mini-collezione di Sd.Kfz. 250 non ho piacere ad averli tutti con gli stessi fagotti messi nello stesso punto!
Come accennavo, ho scelto un certo esemplare «africano» che montava, causa le grandi distanze da «coprire», una Fug 8 con antenna a traliccio, oltre alle solita radio Fug 15 ricevente e Fug 16 trasmittente che usavano l'antenna con attacco sovente protetto, ribaltabile in una apposita rotaia di protezione ricavabile da altri modelli (la mia è di un Panzer II Tamiya).
Il mezzo va dipinto in panzergrau (Humbrol HM 4), tinta con la quale era giunto in Africa. L'equipaggio aveva avuto modo di cominciare una riverniciatura in giallo sabbia (Pactra IM 66) partendo dal muso, ma non completò il lavoro, cosicché gran parte del mezzo rimase nella tinta originale.
Il giallo sabbia va dato cercando di sfumarlo gradatamente sino a stendersi in un velo sul panzergrau. Sulle ruote anteriori ed il treno di rotolamento, per dare l'idea della sabbia secca accumulata, ho steso un po' di terra colorata di giusta tonalità. Le parti a globo degli indicatori d'ingombro (pezzi B10 e B11) vanno leggermente ingrossate e dipinte in bianco, i visori anteriori e l'antenna a traliccio sono anch'essi in IM 66.
Per concludere, spero che semplici conversioni come questa invoglino qualcuno a cimentarsi con una diversa realizzazione dello stereotipo «Greif», buon lavoro dunque!

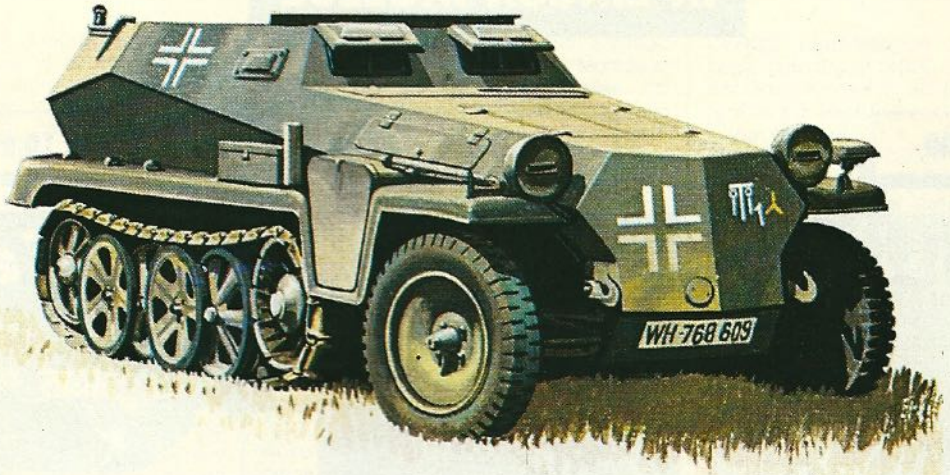
Bibliografia

- Schutzenpanzerwagen in action – Squadron Signal
- Encyclopedia of german tanks of WWII – Arms & Armour Press
- Modell Fan 6/80
- Storia Modellismo 8/77.

SUL PROSSIMO NUMERO DI MODELLISMO

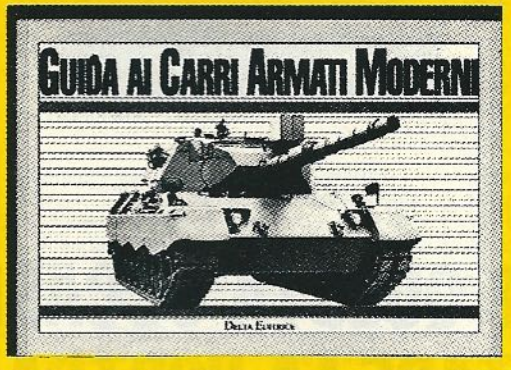
- **F-4U Corsair**
- **Viggen**
- **Gli idrovolanti della Luftwaffe nella 2ª G.M. - Le foto storiche**
- **Recensioni dei nuovi Kit**

Un Sd.Kfz 253 comando della 1a Divisione corazzata in Russia.



DOPO «GUIDA AGLI AEREI DA COMBATTIMENTO»

AGGIORNATISSIMO



A SOLE
L. 10.500
SPESE POSTALI
COMPRESE

GUIDA AI CARRI ARMATI MODERNI

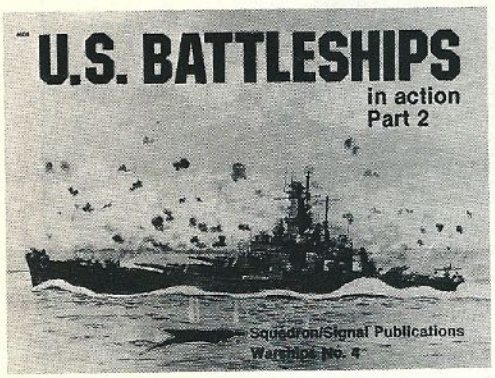
● L'ECCEZIONALE ABRAMS M.1 ● IL MERKAVA ISRAELIANO
● GLI ULTIMI CARRI SOVIETICI ● I CARRI DEI PAESI MINORI

ORDINATELO CON LA CEDOLA IN FONDO ALLA RIVISTA

SQUADRON/SIGNAL PUBLICATIONS

IN LINGUA INGLESE

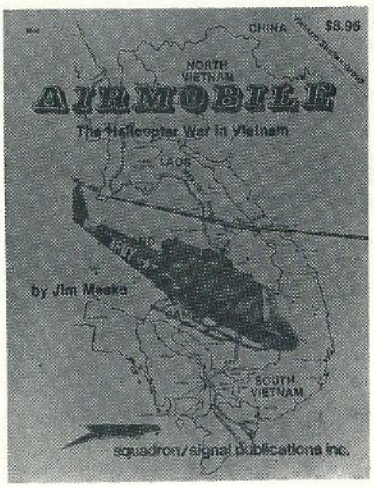
L. 10.800



U.S. Battleships in action. Part II

IN ACTION

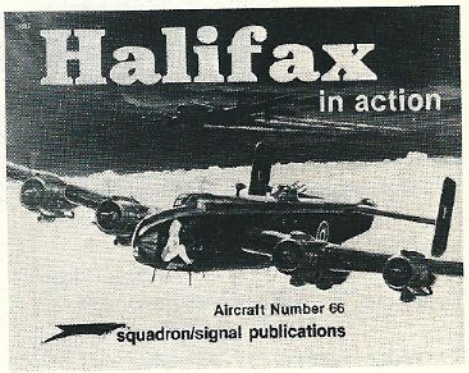
L. 16.800



Airmobile Helicopter war in South East Asia

SPECIAL

L. 10.800



Halifax in action

IN ACTION

NON PERDETE QUESTA OCCASIONE PER COMPLETARE LA VOSTRA COLLEZIONE

NOVITÀ 1984

ORDINATELI CON LA SOLITA CEDOLA IN FONDO ALLA RIVISTA, DOVE TROVERETE IL CATALOGO DEGLI ALTRI VOLUMI DELLA SQUADRON/SIGNAL.

ANNUNCI

Inviate i vostri annunci a: Delta Editrice, Borgo Regale 21, - 43100 Parma o a Casella Postale 409, 43100 Parma, inviando L. 3.000 in francobolli. La pubblicazione avverrà una sola volta sul primo numero raggiungibile dei nostri periodici. Gli annunci non scritti in stampatello o incomprensibili verranno cestinati. La Direzione non si assume alcuna responsabilità circa il buon fine di offerte e richieste.

VENDO/CAMBIO annata completa JP-4/1972 (escluso il n. 1) in ottime condizioni; Volare, anno I, n. I; Notiziario di Aviazione (Suppl. Rivista Aeronautica n. 6, Nov. Dic. 1979); JP-4 n. 4/82, 5/83, 9/83; Panorama Difesa (JP-4) n. 7, Ott. nov. 1983; Storia illustrata n. 274, sett. 1980; De Havilland Mosquito (Mister kit, J. P. De Cock); Incontro con l'aeromodellismo (Loris Kanneworff) + 4 progetti per la realizzazione di 4 aeromodelli; F-15 Eagle in Action n. 24; Storia della Marina del terzo Reich (Vol. I Cajus Bekker); Vendo circa 200 fumetti «Super Eroica» al miglior offerente; Rivista militare n. 3-4/1979, n. 1-2/1980. **CERCO** annate complete Aerei 1973/74/76, n. 10/77, n. 4-5-6-7/8 (78) e l'annata completa del 1979; Aereimodellismo 1980/81/82 e il n. 1/83; raccoglitori Aerei 75/77/78/82/83, purché siano in ottime condizioni; Monografie aeronautiche: n. 1 (Aeritalia F-104 S, gennaio 80), n. 24 (North American T-6 dicembre 81). Per eventuali informazioni rivolgersi a: Nicola Demarinis - Viale Japigia 52 - 70126 Bari - Tel. 080/333307 ore pasti.

VENDO annate riviste «Aerei» anno 1973/74/75/76/77/78/79/80; annate riviste «Aerei modellismo» anno 1980/1981/1982 a L. 1.500 il fascicolo. Vendo inoltre libri genere aeronautico e scatole montaggio scala 1/72. Per distinta dettagliata telefonare al 0444/795686 o scrivere a Massignan Gianluigi - Via Po 10 - 36041 Alte Ceccato (Vicenza) - (telef. dopo ore 20,00).

PAGHEREI molto bene i cataloghi di annate passate delle seguenti case produttrici di kits d'aerei: Bandai - Aurora - Frog/Novo - Lindberg - Nichimo - AMT - Aoshima - Ikko - Jo.Han - Hawk/Testor - Imai. Nel caso il proprietario di questi cataloghi non sia disposto a venderli, m'accontenterei d'acquistarne almeno le fotocopie delle pagine relative agli aerei nelle varie scale, in quanto m'interessa solamente conoscere tutta la produzione di ogni singola ditta. Cerco anche scatole di montaggio. A questo proposito invito tutti coloro che hanno dei kits intatti da vendere, anche di altre marche oltre quelle sopra elencate, ad inviarmi una loro lista. Telefonare o scrivere a: De Bortoli Marino - Via Giovanni Prati 12 - Cassina Nuova 20020 Bollate Milano - Tel. 02/3510007

VENDO al miglior offerente collezione completa di Aerei dal 1973 (escluso n. 1) al 1982 con relativi raccoglitori tranne che per l'annata 1982. Tutti i numeri sono in perfetto stato. Vendo, inoltre, in blocco: Storia dell'aviazione e Aviazione oggi Fratelli Fabbri Editore, n. 12 vol. in ottimo stato; Corrado Barbieri, Bombardieri dal 1939/45; Corrado Barbieri, Caccia e bombardieri dal 1945/55; Corrado Barbieri, Caccia della II Guerra Mondiale; N. Sgarlato, Caccia e bombardieri dal 1956 al 1976 I vol.; numeri sciolti delle seguenti riviste; Jp4 e Aviazione Internazionale. Scrivere o telefonare a Massimo Pane - Via Jannelli 520 - Napoli - Tel. 081/256667-365784.

VENDO arretrati di Aerei, JP4, Aerei Modellismo, Aerospazio, Alata, Interconair Aviazione e Marina, Rivista Aeronautica, Volare, tutte a L. 2.800 cad. Inoltre riviste Air Classics, Quarterly Review, Air Power, Wings, Air International, Aeroplane Monthly, Le Fanatiques de l'Aviation, Le moniteur de l'Aeronautique, Interavia a L. 2.000/3.500 cad. Air Fan a L. 4.500 cad., Koku Fana L. 7.500. Tutto il materiale è come nuovo. Spedizione in contrassegno a: Bertoni Angelo - Via R. Murri 5 - 25021 Bagnolo Mella (Brescia).

ATTENZIONE, chi nella zona di Bologna mi ha telefonato per l'acquisto della aeropenna è pregato di rimettersi in contatto con me per ricomunicarmi il proprio indirizzo. Villa Umberto - Via Mazzini 26 - Busto Arsizio (Varese) - Tel. 0331/630432.

CERCO l'ogiva dell'elica del Macchi MC.202 «Supermodel» scala 1/72, e il parabrezza del Fiat G.50 «Airfix» serie 1 scala 1/72. Sono disposto a pagarli L. 2.000 l'uno, o qualsiasi altro ragionevole prezzo. Scrivere o telefonare (ore pasti) a: Bortolato Ivone - Via Miranese 492/i - Chirignago (30030) Venezia - Tel. 041/910398.

CERCO il seguente materiale: arretrati di Aerei n. 1/84, 11/84; Scale Model annata 83 ed i numeri di Gennaio e Febbraio dell'annata 84; il Kit del Beriev BE 6; VEB 1/72 (solo se da montare e completo in tutte le sue parti comprese le decals); arretrati di Aerei Modellismo annata 80, 81. **VENDO** i primi 15 numeri dell'Enciclopedia «La II Guerra Mondiale» di Enzo Biagi (ed. Fabbri); ed inoltre i due libri intitolati «I grandi protagonisti» Mussolini, Hitler; Panorama Difesa i n. 4/83, 5/83; Aerei Modellismo n. 3/83. Per accordi ed informazioni scrivere o telefonare a: Marco Stranieri - Via G. De Ruggero 20 - 42100 Reggio Emilia - Tel. 0522/21335 (ore pasti).

SCAMBIO o acquisto patches solo di unità di volo dell'U.S. Air Force. Scrivere a: Ros Anna - Via Caiselle 8 - 33070 Maron (PN).

CERCO i numeri 1, 3, 9 1980 di Aerei Modellismo. Guido Mazzei - Via Picco dei Tre Signori 20 - 00141 Roma - Tel. 06/897598.

CERCO urgentemente riviste, foto e disegni sul Mirage IIIC/E e derivati (in particolare il Koku Fan Aircraft series n. 45). Scrivere o telefonare a: Trevisan Fausto - Via Mazzini 10/A - Cadoneghe (PD) 35010 - Tel. 049/702061.

CERCO il seguente materiale: «Aerei» n. 1/73 (inserto redazionale), n. 1/74, 3/74, 8/74, 10/74; «Modellismo Militare» n. 1, n. 2, n. 3, n. 4 (unici numeri pubblicati); «Storia Modellismo» D-10, D-11, D-12; E-1, E-2; «Modelli Militari» dal n. 1 al n. 22; «Warrior» tutti i numeri eventualmente pubblicati dopo il n. 21; Kit «Frog» scala 1/72 «Hawker Sea Fury» da assemblare oppure già assemblato, purché sia completo. Scrivere a: Maurizio Cei - Via Nicola Pisano 50 - 56100 Pisa.

CERCO il numero 2/1981 di «Aerei», anche in cattivo stato. Pago bene. Sarebbero comunque gradite monografie od altro, purché riguardanti il North American XB-70 Valkyrie. Scrivere o telefonare a: Antonio Spanu - Via Lamarmora 32 - 08022 Dorgali (Nuoro) - Tel. 0784/96163.

VENDO o scambio con «articoli» militari (elmi, copricapi specie bersaglieri, uniformi, etc.) il seguente materiale: Aerospazio n. dal 19 al 40 (esclusi 23-26-29-34) L. 3.000 cad. (blocco L. 50.000); JP4 fascicoli da Maggio a Dicembre 1981, annata 1982, da Gennaio ad Agosto 1983, L. 3.000 cad., annata L. 35.000 (blocco L. 75.000); Aerei n. 7/8 1980 (L. 2.500), n. da 5 a 12 1981, annata 1982 (completa di contenitore), n. da 1 a 8 1983, contenitore L. 10.000, L. 3.500 cad., annata L. 50.000 (blocco L. 100.000); L'Aviazione vol. I, II (rilegati), n. dal 27 al 42 L. 2.000 cad. Volumi L. 30.000 cad. (blocco L. 90.000); 2 volumi grande formato «Aerei d'oggi da combattimento», «Navi d'oggi da battaglia» di G. Giorgerini, L. 60.000 entrambi. Per informazioni o chiarimenti scrivere o telefonare (ore pasti) a: Polimeni Massimo - Via G. Galilei 51 - 89100 Reggio Calabria - Tel. 0965/92356.

VENDO kits Artiplast scala 1/50: Fokker Dr.1, Nieuport Bebè, Macchi 200, Macchi 72, D.H. 2, Tiger Moth, FIAT G.91, S.E. 5A, Supermarine Walrus, FIAT G.55, Swordfish, FIAT CR.42, Reggiane 2000, L. 10.000 l'uno. Dispongo di più pezzi per ciascun tipo. Scrivere o telefonare a: Cesare Gambari - Via Ivrea 22/A - 00183 Roma - Tel. 06/7820846 (sera dopo ore 21).

VENDO la seguente editoria aerea: 2000 riviste italiane e estere; 300 libri; 2000 foto; 2000 diapositive; monografie, manuali, ecc. Per informazioni scrivere a:

Capodaglio Luciano - Via Ceretti 37 - 21014 Laveno (VA) - Tel. 0332/666270 e 666271, allegando francobollo per risposta.

CERCO appassionati plastimodellismo aereo per scambio di esperienze e materiali nella provincia di Savona. Sorrentino Francesco - Via Roma 28 - Loano 17025 (Savona).

CERCO le seguenti riviste: Aviation New volume I completo, volume II completo meno il fascicolo 17, volume III fascicoli 1, 2, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 23, 26; Aircraft Modelling volume I fascicolo 3, volume IV fascicolo 2; Luftharth Aviation fascicolo 16, 17, 20, 24. Cerco anche libretti di manutenzione dei velivoli italiani e dei loro motori. Come rappresentante della Tauro Model annuncio che in attesa dell'uscita del MC.202 vengono messe in vendita le relative decals (dieci versioni diverse) in scala 1/48 al prezzo di L. 2.000 più spese postali, soci IPMS L. 1.000. Indicare il numero di codice fiscale sull'ordine e per i soci IPMS anche il numero della tessera. Per contatti scrivere a: De Paoli Walter (oppure Tauro Model) - Via S. Domenico 16 - Oselle 10022 Carmagnola (TO) - Tel. 011/9778166 possibilmente dopo le 19.

VENDO i seguenti numeri di Interconair: (1969) 62 (1970) 64-66-68-69 (1974) 107-114 (1979) 168-169 a L. 2.500 cadauno. L'Aviation militaire Belge (in francese) L. 2.000. The Special Air Service-Putnam L. 4.000 (in inglese). Soldati di ogni tempo ed. De Agostini L. 20.000. Annata 1966/1970/1967 (metà) di Storia illustrata a L. 3.000 cadauna. Inoltre vendo tutti i fascicoli di Mach 1 a L. 500 l'uno. Mancano solo i numeri 4, 5, 6, 11, 14, 15, 16, 68, 72, 81, 82, 83. Scrivere a Volta Fausto - Via Kennedy 41 - San Lazzaro di Savena (BO) 40068.

CERCO, pagandoli profumatamente, i seguenti modelli che, devono essere essenzialmente ancora da montare e completi di decals, oppure li scambio con altri kit di difficile reperibilità. Frog (tutti in 1/72): Blackburn Skua-A.W. Whitley-Blenheim Mk.1 - Spirit of St. Louis - Westland Wapiti - Martin Baltimore - Martin Maryland - Dh. Hornet - Airspeed Oxford - Bristol 138a - Bristol Beaufort - Fokker F. VII 3 cm - Fairey Gannet - Vickers Vimy-Fokker D.XII - Blackburn Shark-Avro Shackleton-Bleriot XI, Airfix (tutti in 1/72): D.H.4 - D.H.9 - Hawker Demon - Ilyushin IL.11 - Grumman Duck-Saunders Roe; Life-Like (ex Pyro) tutti in 1/48: Gloster Gladiator - Fairey FLycatcher - Avro Triplano - Bristol Boxkite; Inpact in 1/48: Gloster Gladiator; Tamyia in 1/50: Nakajima C6N Saiun (Myrt) - Mitsubishi F1M (Pete); Artiplast in 1/50: Macchi MC.202 Folgore; Aurora in 1/48: Curtiss Hawk P.36; Monogram in 1/48; Junkers JU.88; Nichimo in 1/48: Tachikawa KI.9 Spruce - Mitsubishi KI.51 Sonia-Nakajima B5N2 Kate-Kawasaki KI.45 Nick- e il Mitsubishi A5M4 Claude in 1/72; Hawk/Testor in 1/48: Gee Bee Racer-Curtiss Racer R3C/2 - Howard DGA/5 Ike-Laird Solution-Spirit of St. Louis - Travel Air Mystery Ship - Supermarine S6B. Cerco inoltre i seguenti Kits Heller in 1/72 pagandoli come nuovi. Amiot 143 - Bloch 152 - Breguet BR.693 - Potez 540 - Potez 630 - Potez 63/11. Scrivere o telefonare al seguente indirizzo: De Bortoli Marino - Via Giovanni Prati 12 - Cassina Nuova 20020 - Bollate Milano - Tel. 02/3510007.

VENDO al miglior offerente le seguenti riviste: Aviazione e Marina: 1974 n. 111, 112, 115, 116; 1975 n. 118, 120, 121, 125, 126, 127, 128; 1976 n. 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139; 1977 n. 140, 141, 142, 143, 146, 147, 148, 149; 1978 n. 150, 151, 152, 155, 156, 157, 158; 1979 n. 159, 161, 166, 169; 1980 n. 170, 177, 179, 180; 1981 n. 181, 187. Enciclopedia «Armi e uniformi» Rizzoli (60 fascicoli da rilegare nuovissimi); «L'arte del modellismo navale» Guy Williams; «Spagna 1936/39; l'aviazione legionaria» Intergest; «Unità della Luftwaffe per l'attacco al suolo, 1939/45» Martin Pegg. Ed inoltre numeri di: Alata, Eserciti e Armi, Storia Modellismo, JP-4, Rivista Aereonautica, Mach 1, Notiziario d'aviazione, Aerei Modellismo, Aerospazio mese, Storia della marina. Per informazioni scrivere o telefonare (ore pasti) a: Flagiello Domenico - Via J. F. Kennedy 49 - 86170 Isernia - Tel. 0865/26296.

VENDO al miglior offerente le seguenti riviste: Aerei annate complete 1973 (3 numeri), 1974: dal n. 1 al n. 11/1975; nn. 2, 3, 4, 6, 7-8, 9, 10/1976; 1/1977; nn. 2, 3/1978.
Aeroplane Monthly (in lingua inglese) dal n. 8/1976 al n. 3/1977. Mach 1 dal n. 1 al n. 7.
I seguenti libri: Jack Gee «Mirage, arma segreta della politica francese». Nicola Malizia «N.A. (Fiat) F-86 K».
In più moltissimi vecchi modelli Airfix, Revell, Frog, Hasegawa, Matchbox, Supermodel, ecc. Foto originali ed altro materiale illustrato.
Cerco il fascicolo n. 20 di Storia dell'Aviazione, Fratelli Fabbri ed. Scrivere a: Giuseppe Bronzo - V. Tripoli, 1 - 74014 Laterza (TA). Per gli elenchi dei modelli e delle foto inviare L. 1.500 in francobolli).

VENDO i seguenti kits non assemblati, perfetti, richiesta minima 3 pezzi: F-16 Fighting Falcon 1/48 Otaki L. 11000, B-25J 1/48 Monogram L. 14000, Dassault Falcon 10 1/48 Hasegawa L. 8.500, Heinkel He-111H 1/72 Italeri L. 6.000, Heinkel He-112 1/72 Heller L. 3.000, SR-71A Blackbird 1/144 LS L. 9.500, Rockwell B-1 1/144 Revell L. 9.500. Tutti in blocco L. 58.000. Kits auto in metallo 1/43: Ferrari 330 P4 CAR L. 28.000, Ferrari Fl 126 C2 turbo Bosica L. 38.000, Ferrari 250 GTO X-Nostalgia L. 35.000, Ferrari 250 GT SWB X-Nostalgia L. 35.000. Libri: «Avventure nei cieli» Delta L. 6.000, «Disegni e Spaccati di Aerei da combattimento» Delta L. 7.500, «Bombardieri 1939-45» Albertelli L. 10.000, «Boeing B-17» Edipem L. 2.500, Collezione Aerei: n. 1 L. 3.500; Periodici a L. 2.000 cadauno: Aerei anno '79 n. 2, 5, 7-8, 9, 12; anno '80 n. 3, 12; anno '81 n. 2, 4, 5, 6, 7-8, 10, 11, 12; anno '82 n. 1, 2, 3, 6, 7-8, 9, 10, 11, 12; anno '83 tutti i numeri, Aerei Foto Special 12/82 e 8/83, Aerei Modellismo anno '81 n. 11; anno '82 n. 1, 4, 12; anno '83 tutti i numeri tranne n. 1. A.M. Special 3/83. Serie in Action: B-17, P-47, Me-110 a L. 6.500 cadauno. Articoli militari originali 2° G.M.: elmetto tedesco M.42 riutilizzato in Austria, grigio, ottimo L. 59.000, elmetto francese M.35 con fregio metallico L. 48.000, cuffia da pilota RAF in tela azzurra Type G L. 23.000. Scrivere a: Cristiano De Angelis - Via Roma, 42 - 01023 Bolsena (VT).

SONO ANCORA DISPONIBILI ALCUNE COPIE DELL' ECCEZIONALE VIDEOCASSETTA «BLUE ANGELS»

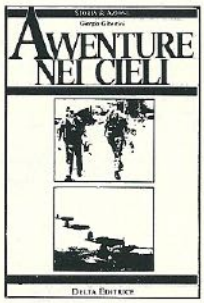
Eccezionali sequenze a colori su videocassetta VHS, 15 minuti di autentico entusiasmo
L. 56.000 c.d. spese postali comprese

Ordinatela con la cedola all'interno della rivista

VOLUMI DELTA

SERIE STORIA E AZIONE

La collana «Storia e Azione» è la più moderna serie di volumi di aeronautica pubblicata oggi in Italia. È destinata a comprendere prossimamente altri titoli di storia e di tecnica, e diventare fonte fondamentale di informazione, consultazione, nonché interessante e piacevole lettura per ogni appassionato.



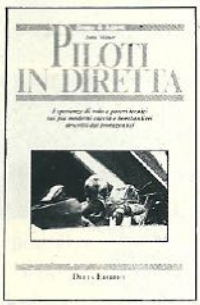
20 famose operazioni aeree degli ultimi 40 anni: Seconda Guerra Mondiale, Guerra di Corea, Guerre Arabo-Israeliane, Vietnam.
L. 12.500

Tutto l'essenziale sui moderni aerei da combattimento. Illustrato con oltre 100 fra fotografie e disegni a tre viste.
L. 12.500

Un'opera aggiornatissima sulla tecnica aeronautica degli ultimi 20 anni. Alla portata dell'appassionato e valida anche per il tecnico. Decine di disegni, schemi e foto.
L. 12.500

Per la prima volta in lingua italiana la storia della Luftwaffe nella 2a G.M. Notizie e particolari inediti, luce su episodi controversi, tutte le operazioni su tutti i fronti.
L. 14.000

Tutte le portaeromobili di tutto il mondo: portaerei, portaelicotteri, navi da assalto anfibio. Le tecniche di impiego delle unità e dei velivoli a bordo. Illustrato con disegni e foto.



IN PREPARAZIONE

Ai comandi delle macchine belliche più veloci e sofisticate del nostro tempo. Il parere del pilota su: F-15, F-16, Tornado, F-104, F-111, ecc.

Tutto l'essenziale sui carri armati in servizio nei vari eserciti. Fotografie, dati e caratteristiche di ogni mezzo.
L. 10.500

Gli articoli del catalogo Delta vengono venduti in contrassegno postale con spese di spedizione a carico dell'editore. L'ordinazione può anche essere effettuata telefonicamente allo 0521/27883.

FORMATO 20,8 × 14,6 cm

I BIG DI AEREI

FORMATO 23 × 29 cm.

La serie di monografie aeronautiche italiane più aggiornata e illustrata.

PRONTO

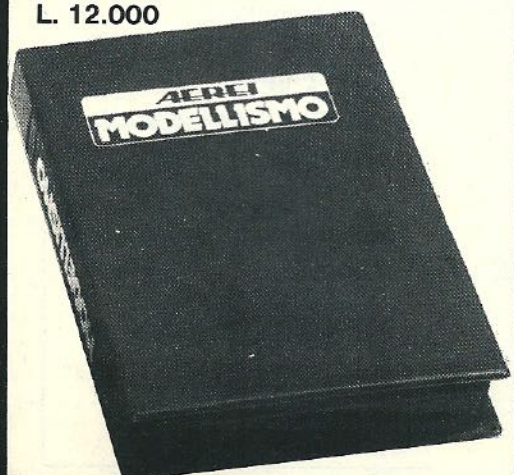
PRONTO

IN PREPARAZIONE

IN PREPARAZIONE

L. 10.800 cd.

RACCOGLITORE PER «AEREI-MODELLISMO» IN SIMILPELLE ROSSA L. 12.000



prego inviarmi contrassegno i seguenti articoli:

N. copie ____ titolo _____ a L. _____

N. copie ____ titolo _____ a L. _____

N. copie ____ titolo _____ a L. _____

nome e cognome _____

via _____

città _____ C.A.P. _____

firma _____

INSERIRE IN BUSTA E AFFRANCARE. INDIRIZZARE A: Spett.
DELTA EDITRICE - Casella Postale 409, 43100 - Parma (Italy)

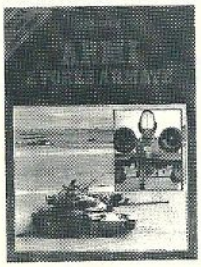
– SE –
– M –

VOLUMI DELTA

L. 18.000

L. 6.600

L. 10.500



ARRETRATI
L. 6.000

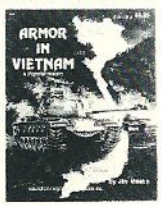
L. 12.800

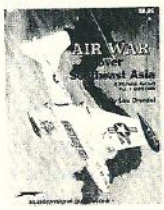
ARRETRATI
FOTOSPECIAL
L. 5.500

7/8-1982/: Japanese SDF, USAF, Thunderbirds
12-1982/: Corsair II, F-104 Olandesi, A-10 in action, Immagini dall'Est.
7/8-1983/: 25 anni di Phantom, MAC, Stuka e assaltatori tedeschi 2a G.M., Centre d'Essais, Immagini dall'Est.
11-1983/: Intruder, Bf. 109, Tiger Meet 1983, Immagini dai Paesi Arabi.
Modellismo Special/: Carro Armato Tiger I, F-16, Sherman 1/35, M. 113.

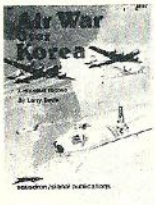
SQUADRON/SIGNAL SPECIAL

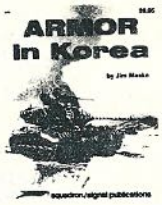
CIASCUN VOLUME CENTINAIA DI FOTO E DISEGNI IN BIANCO E NERO E A COLORI





in lingua inglese
L. 16.800





L. 14.500

SQUADRON/SIGNAL "IN ACTION"

CIASCUN VOLUME 100 FOTOGRAFIE. IN LINGUA INGLESE

L. 10.800

Aerei moderni, storici, carri armati, navi e armi nella serie monografica più famosa del mondo.

AEREI

F-104 Starfighter
A-10 Warthog
F-14 Tomcat
F-15 Eagle
A-20 Havoc
F-5
F-111
C-130 Hercules
B-52 Stratofort.
FW190
P-40
F-4U Corsair
Spitfire
P-38 Lightning
B-29 Superfort.
Macchi C.202
Messerschmitt Bf-109
(1a parte)
(2a parte)
P-80
A-26 Invader
B-26 Marauder
B-36
B-24 Liberator
B-25 Mitchell
F6F Hellcat
P-39-P63
F-86 Sabre
Gunslingers
PV-1 Ventura
SB2C Helldiver
F-16 Fighting Falcon
SR-71 Blackbird
Harrier
Mitsubishi A6M Zero
A-1 Skyraider
A-7 Corsair
106 Delta Dart
PBY Catalina
F-84 Thunderjet
SBD Dauntless
B-17 F. Fortress
F-4 Phantom

CARRI ARMATI E NAVI

Centurion
Sherman
Panther
T-34
Pzkpfw IV
PzKpw-38(t)
US Infantry-Vietnam
Stuart tank
US Battleships
U Boats
US Subs

UN NUOVO STUPENDO OMAGGIO

MESSERSCHMITT Bf. 109 G2/5/6

A CHI SI ABBONA O RINNOVA L'ABBONAMENTO PER 11 NUMERI

UN'OCCASIONE DA NON PERDERE

ESEMPIO DI COMPILAZIONE DEL VAGLIA

CONTI CORRENTI POSTALI
RICEVUTA di un versamento di L. 29.800
Lire *ventinovemilaottocento*
sul C/C N. 165431
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia e C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Cas. Post. 409 - 43100 Parma
eseguito da
residente in
addì
Bollo a data
Bollo lineare dell'Ufficio accettante
L'UFFICIALE POSTALE
Cartellino del bollettario
numerato d'accettazione
tassa
data
progress.

Bollettino di L. 29.800
Lire *ventinovemilaottocento*
sul C/C N. 165431
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia e C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Cas. Post. 409 - 43100 Parma
eseguito da
residente in
addì
Bollo lineare dell'Ufficio accettante
L'UFF. POSTALE
Bollo a data
data
progress.

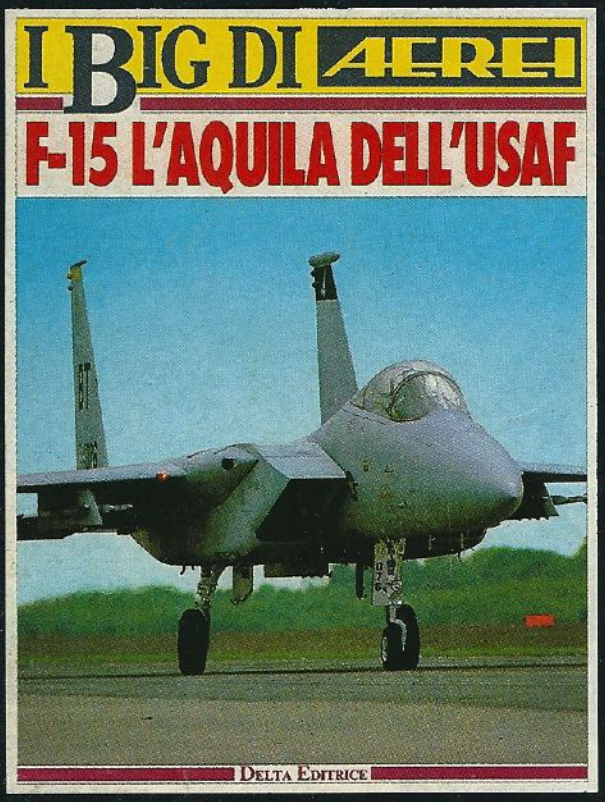
CONTI CORRENTI POSTALI
Certificato di accreditam. di L. 29.800
Lire *ventinovemilaottocento*
sul C/C N. 165431
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia e C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Casella Postale 409 - 43100
eseguito da
residente in via
addì
Bollo a data
Bollo lineare dell'Ufficio
L'UFFICIALE POST
numero conto
importo

AEREI MODELLISMO

Mod. ch-8-bis AUT.

Importante: non scrivere nella zona sottostante. Bollettario ch 9

NUOVA ECCEZIONALE SERIE



F-15 L'AQUILA DELL'USAF

Testi inediti di Nico Sgarlato
Due spaccati
Decine di disegni e schemi
Abitacolo e particolari
Aggiornatissimo sugli ultimi sviluppi e sistemi d'armamento
40 fotografie a colori e in bianco e nero.

Ordinateli con la cedola all'interno della rivista a Lire 10.800 cd.

F-104 STARFIGHTER

Testi inediti di Nico Sgarlato
Spaccato
Due tavole di profili a colori
Abitacolo e particolari
Fotografie a colori di F-104 di tutte le nazioni che l'hanno avuto in dotazione
Profili di tutte le versioni.